

Paul Kennedy

ARCHITEKCI ZWYCIĘSTWA

Jak inżynierowie wygrali drugą wojnę światową



Paul Kennedy

ARCHITEKCI ZWYCIĘSTWA

Jak inżynierowie wygrali drugą wojnę światową



RM

Architekci zwycięstwa. Jak inżynierowie wygrali drugą wojnę światową

Paul Kennedy

Tłumaczenie: Katarzyna Skawran

„Original edition title: THE ENGINEERS OF VICTORY”

First published in the USA by Random House, Inc. 2013
First published in Great Britain by Allen Lane 2013
Copyright © Paul Kennedy, 2013
Maps copyright © David Lindroth, Inc. 2013

Copyright for the Polish edition © by Wydawnictwo RM, 2015
All rights reserved.

Wydawnictwo RM, 03-808 Warszawa, ul. Mińska 25
rm@rm.com.pl
www.rm.com.pl

Żadna część tej pracy nie może być powielana i rozpowszechniana, w jakiejkolwiek formie i w jakikolwiek sposób (elektroniczny, mechaniczny) włącznie z fotokopiowaniem, nagrywaniem na taśmy lub przy użyciu innych systemów, bez pisemnej zgody wydawcy.

Wszystkie nazwy handlowe i towarów występujące w niniejszej publikacji są znakami towarowymi zastrzeżonymi lub nazwami zastrzeżonymi odpowiednich firm odnośnych właścicieli.

Wydawnictwo RM dołożyło wszelkich starań, aby zapewnić najwyższą jakość tej książce, jednakże nikomu nie udziela żadnej rękojmi ani gwarancji. Wydawnictwo RM nie jest w żadnym przypadku odpowiedzialne za jakąkolwiek szkodę będącą następstwem korzystania z informacji zawartych w niniejszej publikacji, nawet jeśli Wydawnictwo RM zostało zawiadomione o możliwości wystąpienia szkód.

ISBN 978-83-7773-192-5
ISBN 978-83-7773-438-4 (ePub)
ISBN 978-83-7773-439-1 (mobi)

Redaktor prowadzący: Irmina Wala-Pęgierska
Redakcja: Maria Supranowicz-Pokojska
Korekta: Michał Pęgierski
Nadzór graficzny: Grażyna Jędrzejec
Projekt okładki: Maciej Jędrzejec
Zdjęcie na okładce: © PNA Rota/Getty Images
Opracowanie wersji elektronicznej: Marcin Fabijański
Weryfikacja wersji elektronicznej: Justyna Mrowiec

W razie trudności z zakupem tej książki prosimy o kontakt z wydawnictwem: rm@rm.com.pl

Dla Cynthii

SPIS TREŚCI

Spis map i wykresów

Podziękowania

Wprowadzenie

Rozdział 1
Jak bezpiecznie przeprowadzić konwoje przez Atlantyk

Rozdział 2
Jak zdobyć panowanie w powietrzu

Rozdział 3
Jak zatrzymać blitzkrieg

Rozdział 4
Jak zdobyć wybrzeże zajęte przez wroga

Rozdział 5
Jak pokonać „tyranię odległości”

Podsumowanie
Rozwiązywanie problemów na przestrzeni dziejów

Bibliografia

Źródła map i zdjęć

SPIS MAP I WYKRESÓW

Położenie statków handlowych imperium brytyjskiego w listopadzie 1937 roku

Luka w osłonie powietrznej nad północnym Atlantykiem i konwoje

Porównanie strat wśród U-Bootów i statków handlowych na północnym Atlantyku w 1943 roku

Najbardziej zażarta bitwa konwojów?

Sieć kontroli Fighter Command około 1940 roku

Wzrost zasięgu myśliwców eskortujących

Straty wśród asów pilotów myśliwców Luftwaffe od marca do maja 1944 roku

Natarcie wojsk brytyjskich i amerykańskich w Afryce Północnej i południowych Włoszech

Szybka ekspansja niemiecka na Wschodzie od lipca do grudnia 1941 roku

Natarcia Armii Czerwonej podczas operacji Bagration od czerwca do sierpnia 1944 roku

Brytyjskie lądowanie na Madagaskarze w maju 1942 roku

Brytyjskie i amerykańskie szlaki morskie podczas operacji Torch w listopadzie 1942 roku

Inwazja w dniu D – 6 czerwca 1944 roku

Imperium japońskie w szczytowym okresie ekspansji w 1942 roku

Cztery opcje kontrataku aliantów na Tokio po 1942–1943 roku

Geografia historyczna: główne pozycje aliantów w czasie II wojny światowej

Młody Aleksander podbił Indie.
Sam?

Cezar pokonał Galów.
Nie miał ze sobą nawet kucharza?

— cytaty z wiersza *Fragen eines lesenden Arbeiters (Pytania czytającego robotnika)* Bertolta Brechta z 1935 roku przedstawiającego młodego niemieckiego robotnika, który sięga po wiele książek historycznych i uderza go fakt, że są to głównie dzieje wielkich ludzi.

PODZIĘKOWANIA

Pierwszy raz pomyślałem o napisaniu tej książki w 2007 roku, rok po publikacji *The Parliament of Man*, mojej pracy o Organizacji Narodów Zjednoczonych. Mając poparcie wydawnictw Random House w Nowym Jorku i Penguin w Londynie, zabrałem się na poważnie za pisanie rozdziałów 1, 2 i 4 w ciągu sześciu miesięcy urlopu na badania naukowe w Cambridge w 2008 roku. Po powrocie do wykładów, doradzania i zbierania funduszy w Yale nie miałem zbyt wielu okazji do dalszego pisania, ale w 2010 roku mogłem wziąć kolejny urlop na badania naukowe w Cambridge. Napisałem wówczas we wstępnej postaci pozostałe rozdziały, to znaczy 3 i 5. Wstęp i wnioski naszkicowałem jesienią 2010 roku, po powrocie do Yale. W późniejszym okresie starałem się wprowadzić, lub przynajmniej przemyśleć, komentarze i krytyczne uwagi wielu kolegów wykładowców i moich redaktorów prowadzących.

W dzisiejszych czasach nie ma możliwości, aby mocno zaangażowany, starszy wykładowca akademicki zajął się poważnymi badaniami naukowymi i pisaniem bez pomocy środowisk uniwersyteckich i fundacji, które zechcą wspierać jego starania. Dlatego podziękowania należą się przede wszystkim mojej macierzystej uczelni, Uniwersytetowi Yale, która nie tylko zapewniła mi intelektualną bazę, zasoby naukowe i niezwykłe wsparcie koleżeńskie, ale też od czasu do czasu dawała mi wolne, abym mógł za granicą przeprowadzić poważne badania i pisać. Powitanie i gościnność, z jaką przyjęli mnie koledzy wykładowcy i uczelnia w Cambridge, były zarówno ważne, jak i poruszające. Przede wszystkim jestem wdzięczny wykładowcom z St. John’s College, którzy zapewnili mi

pomoc i nocleg podczas trzech długich pobytów. Wątpię, czy ta książka by powstała bez wspaniałomyślności tej uczelni. Jestem również wielce zobowiązany departamentowi IDEAS w London School of Economics and Political Science, który uczynił mnie ich pierwszym Philippe Roman Visiting Professor w 2008 roku, przez co dał mi szansę zarówno nauczać, jak i kontynuować badania naukowe i pracę pisarską. Hojność Rogera Hertoga pozwoliła mi poskładać wszystkie elementy razem.

Koledzy z Yale, przede wszystkim John Gaddis i Charles Hill, przez wiele lat znosili moje rozprawy na temat praktycznych aspektów wojny i pozwalali mi przedstawiać niektóre zaprezentowane w tej książce idee grupie studentów, której wspólnie wykładaliśmy wielką strategię. Taką samą tolerancją wykazali się i okazali mi wsparcie genialni Arne Westad i Michael Cox z London School of Economics. Jeśli chodzi o zachęty ze strony przedstawicieli władz i wykładowców z Cambridge, to nie wiem nawet, od czego zacząć, i jestem przekonany, że parę nazwisk mi umknęło. Zara Steiner, Christopher Andrew, David Reynolds, Jonathan Haslam, Richard Drayton (obecnie w Londynie), Adam Tooze (obecnie w Yale) i Brendan Sims po wielekroć skłonili mnie do myślenia. Ogromnej pomocy udzielił mi Allan Packwood z Churchill College Archive. Zawsze pomocni byli dwaj wspaniali wykładowcy St. John’s College, Richard Perham i Christopher Dobson, wraz z przewodniczącymi St. John’s College Jane Heal i Markiem Nichollsem, a także, być może nawet szczególnie, znawca zagadnień marynarki wojennej i krajowy stypendysta John Harris.

W miarę jak liczba opublikowanych i nieopublikowanych materiałów do tej książki rosła, ja z kolei stawałem się dłużnikiem małej grupy wspaniałych asystentów

badawczych. Will Chou, Will Owen, Evan Wilson, Joyce Arnold, Elisabeth Leake, Gabriel Perlman, Isabel Marin i Daniel Hornung pomogli mi w zbieraniu materiałów bibliotecznych, przeszukując niejasne źródła i czytając wstępne wersje rozdziałów. Elisabeth Leake była też wyjątkowo bezwzględną i skuteczną redaktorką. Elizabeth Ralph przekonała mnie do ponownego przemyślenia rozdziału 2 o wojnie w powietrzu, a badania Igora Biryukova na potrzeby rozdziału 3 (front wschodni) były bezcenne. W roku akademickim 2011–2012 do Igora przyłączył się Daniel Hornung, aby co tydzień wspierać go w tych badaniach. W intensywnym okresie prac podczas ostatniego lata do Igora dołączyli Isabel Marin i Sigrid von Wendel, a ja – w końcowym „natarciu". Sprawdzanie tekstów po raz ostatni i pod presją przygotowywanie najodpowiedniejszych map i zdjęć nie jest łatwym zadaniem. Była to wspaniała praca zespołowa i udało się zaopatrzyć tę książkę we wszystkie niezbędne materiały ilustracyjne. Ogromną przyjemność sprawiła mi praca z tymi ludźmi i uczenie się od nich. Nieustannie przypominało mi to o mojej roli asystenta sir Basila Liddella Harta ponad 40 lat temu. Wówczas moim zadaniem było przygotowanie do jego książki wstępnych wersji rozdziałów o wojnie na Pacyfiku, bitwie o Atlantyk, kampanii bombardowań strategicznych i drugiej połowy rozdziału o walkach we Włoszech.

Wielu kolegów z uczelni było na tyle miłych, że odłożyli na bok własne prace, aby przeczytać i skomentować różne rozdziały albo, co było lokalną alternatywą, przyłączyć się do długotrwałych dyskusji ze mną w pubie Granta w Cambridge na temat tego, dokąd ta praca zmierza. Wśród nich byli Kathy Barbier, Tami Biddle, Michael Coles, John Harris, Jonathan Haslam, John Hattendorf, Milan

Hauner, David Kahn, Rich Muller, Geoffrey Parker, Andrew Preston, John Reeve, Nicholas Rodger i John Thompson. Jestem pewien, że mimowolnie kogoś pominąłem.

Miałem to szczęście, że w ciągu ostatnich trzech lat mogłem zaprezentować część pierwszych pomysłów na tę książkę w różnych stymulujących intelektualnie środowiskach akademickich: w Yale, w Cambridge, na Ohio State University, w King's College London (Annual War Studies Lecture), w Naval War College, na Duke University, w Council on Foreign Relations, na National Defense University i w wielu innych miejscach. Society for Military History zaprosiło mnie, abym zreferował swoje przemyślenia w styczniu 2009 roku na dorocznej konferencji American Historical Association. Referat nosił tytuł „History from the Middle" („Historia od środka") i został później opublikowany w ich czołowym czasopiśmie – *Journal of Military History*. Te koncepcje zostały również przedstawione na pierwszym odczycie zorganizowanym w odmiennej formie przez przedsiębiorczego Martina Lawrence'a – na Lady Lucy Houston Lecture w Cambridge w marcu 2010 roku. Był to miły hołd dla wspaniałej kobiety, której hojność ocaliła przyszłość samolotu Spitfire.

Ta książka nie rości sobie prawa do bycia jedyną pracą, która podkreśla znaczenie technicznych aspektów wojny. Z pewnością nie jest pierwszą tego typu. Podobnie jak inne dzieła o ambitnej tematyce bazuje na wynikach dociekań naukowców, którzy wcześniej badali ten sam grunt: bardziej ogólnie i z perspektywy – Martin van Creveld i niezrównanie Geoffrey Parker, a jeśli chodzi o II wojnę światową to: Rick Atkinson, Bruce Ellis, David Glantz, Richard Overy, Allan Millett i Williamson Murray, Marc Milner, Ronald Spector, Paddy Willmott oraz później znakomity John Erickson, inżynier, który został historykiem.

Mam też ogromny dług wdzięczności wobec uczonych, którzy przyczynili się do powstania oficjalnych historii wojny w Stanach Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, Kanadzie i Niemczech Zachodnich. Wiele z tych tomów liczy już 50 lub 60 lat, lecz upływ czasu nie przyćmił ich jakości.

Obrazy marynistyczne, których fotografie zostały zamieszczone w tej książce, są dziełem niezrównanego Iana Marshalla. Stanowią zapowiedź ilustrowanej książki *Fighting Warships of World War II* (*Walczące okręty wojenne II wojny światowej*), którą artysta ten planuje wydać. Jestem niezmiernie wdzięczny Ianowi za jego niezwykłą wspaniałomyślność.

Minęło prawie 40 lat, odkąd poznałem Bruce'a Huntera, mojego agenta literackiego, którego mądrym i sprawiedliwym osądem kierowałem się w tak wielu sprawach. Jego funkcję przejął obecnie zdolny Andrew Gordon. Phyllis Westberg (Harold Ober) przeprowadziła mnie przez różne sprawy w Nowym Jorku, a Ania Corless – przez wszystkie międzynarodowe kontrakty. Mika Kasuga z Random House naprawdę nam pomogła w ostatnich miesiącach. Moi wydawcy – Will Murphy (Random House w Nowym Jorku) i Stuart Proffitt (Penguin w Wielkiej Brytanii) zachowywali się niczym wzorcowi przewodnicy – pomocni, stanowczy i niezwykle cierpliwi. Stuart wielokrotnie odsyłał mnie do biurka. Mam nadzieję, że to widać. Moja wdzięczność za to wszystko jest bezgraniczna.

Równie ogromną wdzięczność odczuwam wobec mojej rodziny, której wielką zaletą jest niezmierzona cierpliwość. Mam na myśli szczególnie Jima, Johna i Matthew; Sophię; Cinnamon, Catherine i Olivię; a także mojego wnuka, Charliego Parkera Kennedy'ego, którego nie było nawet

jeszcze na świecie, gdy zaczynałem tę pracę, a dzięki któremu życie stało się bardziej interesujące.

Największa wdzięczność należy się mojej partnerce, która szła, śmiała się i płakała wraz ze mną przez ponad dekadę i której zadedykowałem tę książkę.

Paul Kennedy
New Haven, 2012

WPROWADZENIE

Jest to książka o II wojnie światowej prezentująca podjętą przeze mnie próbę nowego spojrzenia na ten epokowy konflikt. Nie zawiera ona kolejnego ogólnego opisu przebiegu wojny, nie skupia się też na jednej kampanii czy na jednym przywódcy wojennym. Zamiast tego mówi o rozwiązywaniu problemów i o ludziach, którzy to czynili, głównie w środkowych latach wojny – mniej więcej od końca 1942 roku do połowy lata 1944 roku.

W książce tak złożonej jak ta lepiej na początku zaznaczyć, czego ona *nie* dotyczy i czego autor w niej *nie* deklaruje. Oparłem się wszelkim pokusom upraszczania, na przykład stwierdzeniom, że wygranie wojny można wytłumaczyć jedynie użyciem brutalnej siły, jakiejś cudownej broni albo jakiegoś magicznego systemu deszyfrowania. Twierdzenia, że wojnę pozwoliły wygrać bombowce Royal Air Force (RAF), czołgi T-34 Armii Czerwonej lub doktryna prowadzenia desantów przez U.S. Marine Corps, zostały potraktowane z szacunkiem i uwagą na dalszych stronach, ale żadne z tych wyjaśnień nie zdominowało książki. Ani nie powinno jej zdominować. Druga wojna światowa była na tyle złożona oraz toczona na tylu teatrach działań wojennych i za pomocą tylu różnych środków, że inteligentny uczony musi szukać wieloaspektowych wyjaśnień przyczyn zwycięstwa aliantów.

Tę złożoność odzwierciedla pięć obszernych rozdziałów. Każdy z nich opowiada o tym, jak dzięki niewielkim grupom ludzi i instytucjom, zarówno cywilnym, jak i wojskowym, udało się ich przywódcom politycznym osiągnąć zwycięstwo w krytycznych, środkowych latach II wojny światowej. Rozdziały te opisują, na czym polegały te wojskowo-operacyjne problemy, kim byli ci, którzy je rozwiązali, i jak

to zostało zrobione – dlatego też ich praca stanowi tak ważny przedmiot badań. Historia zaczyna się na konferencji w Casablance w styczniu 1943 roku, czyli w momencie, gdy wcześniejsze strategiczne myślenie aliantów zaowocowało o wiele bardziej spójnym i szerzej zakrojonym planem pokonania państw Osi, a kończy się mniej więcej siedemnaście miesięcy później, na przełomie czerwca i lipca 1944 roku, gdy – co znamienne – tych pięć przeszkód operacyjnych opisanych w kolejnych rozdziałach zostało już przezwyciężonych albo ci, którzy się z nimi mierzyli, byli na prostej drodze do sukcesu. To także analiza tego, jak wielkie strategie są realizowane w praktyce, i wynikający wprost z tej analizy wniosek, że zwycięstw nie można zrozumieć bez przyjrzenia się temu, jak te sukcesy zostały osiągnięte od strony praktycznej i przez kogo. Możliwość przełożenia płynących z tej książki wniosków na większe niewojskowe organizacje wydaje się oczywista.

Żaden z pięciu rozdziałów nie zaczyna się, i nawet nie może się zaczynać, w styczniu 1943 roku, gdyż w każdym przypadku moment ten poprzedza opowieść przybliżająca czytelnikowi tło i kontury przeprowadzonej w nim analizy. Książka nie ma jednak jednej prostej struktury mechanicznie nadanej wszystkim rozdziałom. Konwojowanie statków handlowych przez oceany (rozdział 1) i lądowanie na wybrzeżu zajętym przez wroga (rozdział 4) były na tyle długofalowymi wyzwaniami wojskowymi, a także opartymi na wielu doświadczeniach i zasadach wynikających z wcześniejszych walk, że te fragmenty książki zasługują na nieco dłuższe historyczne wprowadzenie. Z kolei przeciwstawienie się Wehrmachtowi stosującemu nowe techniki walki pancernej (rozdział 3) i wyparcie wroga z przestrzeni powietrznej przez myśliwce (rozdział 2) były na tyle świeżymi doświadczeniami, że te

dwa rozdziały zaczynają się od rozważań na temat starć dopiero w 1943 roku. Rozdział 5 sytuuje się gdzieś pomiędzy tymi dwoma poprzednimi. Do przetransportowania dużych sił wojskowych przez Pacyfik po 1941 roku z pewnością konieczne było opracowanie nowego uzbrojenia i organizacji, ale to wyzwanie operacyjne rozważano już wcześniej przez pełne dwie dekady i dlatego wymaga osobnego wprowadzenia.

Natomiast każdy rozdział kończy się dość szybko, gdy tok analizowanych w nim wydarzeń dociera do przełomu czerwca i lipca 1944 roku. Pokrótce zostało opisane, jak dalsze walki doprowadziły aliantów do Berlina i Hiroszimy, lecz kompletne wywody w tej książce zatrzymują się mniej więcej na lipcu 1944 roku. Bieg wojny rzeczywiście został odwrócony w tych krytycznych osiemnastu miesiącach i żadne desperackie działania Berlina czy Tokio nie mogły już go zmienić.

Autorzy przystępują do pisania książek z wielu różnych powodów. W moim przypadku długie prace badawcze i pisanie w latach 90. XX wieku, zmierzające do opracowania studium, które miało pomóc zwiększyć skuteczność Organizacji Narodów Zjednoczonych, prawdopodobnie wpłynęły na wzrost mojego zainteresowania kwestią postaci historycznych rozwiązujących problemy[1]. Później wykład ze strategii, który prowadziłem co roku na Uniwersytecie Yale, jeszcze je pogłębił. Ten wykład to wyjątkowy dwunastomiesięczny kurs przedstawiający wielkich klasyków, jak Sun Zi, Tukidydes, Niccoló Machiavelli i Carl von Clausewitz, oraz liczne historyczne przykłady wielkich strategii, które się sprawdziły lub nie, a zakończony analizą problemów współczesnego świata[2]. Pedagogiczne uzasadnienie prowadzenia takiego kursu jest bardzo mocne: najlepiej

kształcić utalentowanych przyszłych przywódców w dziedzinie polityki, wojskowości, biznesu i edukacji, gdy kończą studia lub dopiero niedawno je ukończyli, gdyż przypuszczalnie jest to dla nich optymalny okres do intelektualnego zmierzenia się z zachowanymi pismami i analizami przypadków historycznych. Niewielu premierów czy dyrektorów generalnych ma dość czasu, aby studiować Tukidydesa w wieku pięćdziesięciu czy sześćdziesięciu lat!

Jednak nauczanie wielkich strategii to, ze swej natury, zajmowanie się strategią i polityką na najbardziej ogólnym poziomie. Dlatego to, co zachodzi na środkowym szczeblu albo na szczeblu wdrażania wytycznych tej polityki, często wydaje się już z góry przesądzone. Wielcy światowi przywódcy zarządzają coś i albo zostanie to zrealizowane, albo nastąpi potknięcie. Rzadko zagłębiamy się w mechanikę i dynamikę strategicznych sukcesów i porażek, mimo że przeanalizowanie tego jest bardzo ważne, choć nadal bardzo zaniedbywane[3]. Dla zilustrowania tej tezy podam kilka przykładów. Historycy dziejów Europy wiedzą, że aż przez osiemdziesiąt lat Filip II Habsburg i jego następcy usiłowali stłumić bunt protestanckich Niderlandów położonych daleko na północ od Madrytu i oddzielonych od Hiszpanii wieloma europejskimi rzekami i pasmami górskimi, rzadko jednak zagłębiają się w szczegóły tego, w jaki sposób tak skutecznie i imponująco prowadzono tę kampanię wojskową wzdłuż „hiszpańskiej drogi”. Uczeni wiedzą również, że flota elżbietańska wymanewrowała i pokonała znacznie większą hiszpańską Armadę w 1588 roku, ale rzadko zdają sobie sprawę, że tylko dzięki gruntownemu przeprojektowaniu królewskich galeonów dekadę wcześniej przez sir Johna Hawkinsa zyskały one odpowiednią szybkość i siłę ognia, które pozwoliły im tego dokonać.

Zdumiewający wzrost Imperium Brytyjskiego na skutek wielkich XIX-wiecznych wojen został odnotowany w wielu książkach, ale na ogół bez wyjaśnienia tego, w jakim stopniu sfinansowali go kupcy z Amsterdamu i innych europejskich ośrodków. Historycy powiedzą nam, że gdy Wielka Brytania wypowiedziała wojnę Niemcom w sierpniu 1914 roku, siły wojskowe we wszystkich częściach imperium na całym globie zostały natychmiast postawione w stan pogotowia, ale rzadko wspominają o zadziwiającym systemie komunikacji opartym na podmorskich kablach, który umożliwił przekazanie rozkazu postawienia sił w stan alarmu[4]. Wielcy stratedzy, przywódcy i profesorowie przyjmują wiele rzeczy za oczywiste, choć wcale takimi nie są.

Na tej samej zasadzie historycy II wojny światowej również wiedzą, że w styczniu 1943 roku, po udanym lądowaniu w Afryce Północnej, Winston Churchill, Franklin Delano Roosevelt i Połączone Szefostwo Sztabów (Combined Chiefs of Staff, CCS) spotkali się w Casablance, aby zadecydować o dalszym przebiegu wojny. I to właśnie z tych intensywnych debat wyniknęły zarówno polityczne, jak i operacyjne wytyczne dla przyszłej wielkiej strategii brytyjsko-amerykańskiej. Celem politycznym było bezwarunkowe poddanie się wroga. Niemcy uznano za najgroźniejsze, a zatem priorytetowe było dostarczenie środków na potrzeby zwycięstwa w Europie, jednak admirał floty Ernest J. King postarał się o to, aby nie spowodowało to wykluczenia możliwości powrotu do operacji na Pacyfiku i Dalekim Wschodzie, mimo że mogło się to wydawać zbyt ambitne. Rosjanie, jako sojusznicy, mieli otrzymać wszelką możliwą pomoc mającą na celu powstrzymanie niemieckiego blitzkriegu, nawet jeśli ta pomoc nie mogła obejmować bezpośredniego wsparcia na polu walki na

froncie wschodnim. Znacznie szybciej marynarki wojenne, siły powietrzne i armie aliantów zachodnich miały ustalić, jak wykonać potrójną misję operacyjną: (1) zdobyć kontrolę nad atlantyckimi szlakami żeglugowymi, aby konwoje mogły bezpiecznie docierać do Wielkiej Brytanii, (2) zdobyć kontrolę w powietrzu nad całą środkową częścią Europy Zachodniej, aby Wielka Brytania była nie tylko miejscem startu inwazji na kontynent, ale mogła posłużyć także jako platforma do systematycznego niszczenia Trzeciej Rzeszy z powietrza, i (3) utorować sobie drogę przez plaże zajęte przez państwa Osi i stoczyć walkę w sercu Europy. Gdy zaakceptowano te wszystkie ustalenia, prezydent Stanów Zjednoczonych i brytyjski premier mogli zapozować do zdjęć z konferencji, zatwierdzić te strategiczne zarządzenia i wrócić do siebie[5].

Wiemy również, że niecały rok później te cele operacyjne albo zostały już osiągnięte, albo były bliskie realizacji (doprowadzenie do „bezwarunkowej kapitulacji” miało zająć kolejny rok). Alianci zdobyli Afrykę Północną, potem Sycylię, a w końcu całe Włochy. Utrzymano zasadę bezwarunkowej kapitulacji, jednakże upadające imperium Benito Mussoliniego postanowiono wyłączyć z wojny i je unieszkodliwić. Zasada „najpierw Niemcy” pozostała niezmieniona i – tak jak oczekiwano – Stany Zjednoczone pokazały, że mogą także rzucić równie ogromne zasoby wojskowe do walk na Pacyfiku i doprowadzić do poddania się Japonii zaledwie trzy miesiące po upadku Trzeciej Rzeszy. Zapewniono bezpieczeństwo na atlantyckich szlakach żeglugi. Zdobyto dominację w powietrzu nad Europą, co pozwoliło nasilić kampanię strategicznego bombardowania wymierzoną w niemiecki przemysł, miasta i ludzi. Związek Radziecki otrzymał dalszą pomoc, choć jego własne męstwo i zasoby o wiele bardziej przyczyniły

się do bezwzględnego zwycięstwa na froncie wschodnim. Siły amerykańskie parły przez Pacyfik. Inwazja na Francję nastąpiła w czerwcu 1944 roku i niecały rok później armie alianckie spotkały się nad Łabą, aby świętować wspólne, ciężko wywalczone zwycięstwo w Europie. To, co postanowiono w Casablance, urzeczywistniło się. W tej książce próbuję wyjaśnić jak i dlaczego.

* * *

Jak to się często dzieje, pozory mylą. Żadna prosta zależność nie łączy poufnych ustaleń alianckich strategów w Casablance z ich realizacją. Prawda jest taka, że na początku 1943 roku Wielki Sojusz nie był w stanie osiągnąć zadeklarowanych celów. W rzeczywistości przez wiele miesięcy po konferencji w Casablance sytuacja się pogarszała na różnych teatrach wojny, zwłaszcza w przypadku krytycznych zmagań o panowanie na morzach i w powietrzu. Ostateczne zwycięstwo w 1945 roku prawie wymazało o tym pamięć, podobnie jak ostateczne zwycięstwa nad Filipem II Habsburgiem i Napoleonem częstokroć zaciemniają, jak źle wyglądały sprawy – i takie były faktycznie – dla ich przeciwników w środkowym okresie tych konfliktów.

Churchill przyznał, że bitwa o kontrolę nad atlantyckimi szlakami żeglugi przysporzyła mu więcej powodów do obaw niż jakakolwiek inna kampania podczas II wojny światowej, gdyż po konferencji w Casablance wzrosły straty statków handlowych. Na przykład w marcu 1943 roku U-Booty admirała Karla Dönitza zatopiły 108 alianckich jednostek o łącznej ładowności 627 tys. ton. Ten poziom strat napawał przerażeniem strategów brytyjskiej Admiralicji przede

wszystkim dlatego, że zdawali oni sobie sprawę, iż następnego lata trzeba będzie stawić czoło jeszcze większej liczbie niemieckich okrętów podwodnych. Toteż Brytyjczycy mieli obawy, że konwoje nie dość, iż nie są w stanie przetransportować ogromnej liczby ludzi i amunicji dla drugiego frontu, to jeszcze nie dostarczają wystarczającej ilości oleju bunkrowego, aby można było przetrwać. Dopóki to niebezpieczeństwo nie zostało zażegnane, dopóty nie można było myśleć o inwazji na Europę.

W 1943 roku w miarę upływu czasu pogarszała się jeszcze sytuacja dotycząca alianckiej kampanii strategicznego bombardowania Niemiec. Po przeprowadzonej przez Alberta Speera nadzwyczajnej reorganizacji niemieckiego przemysłu wojennego stan liczebny nocnych myśliwców Luftwaffe się podwoił. Słynne naloty tysięcy brytyjskich bombowców marszałka lotnictwa Arthura „Bombera” Harrisa zaowocowały kilkoma dramatycznymi wybuchami niemieckich zakładów przemysłowych (w Kolonii i Hamburgu), ale zostało zestrzelonych tak wiele bombowców RAF-u, gdy wysyłano je do ataku na bardziej oddalony Berlin, że alianckie siły lotnicze znalazły się na krawędzi paraliżu. W szesnastu masowych atakach powietrznych na stolicę nazistowskich Niemiec od listopada 1943 do marca 1944 roku RAF Bomber Command[6] straciło 1047 samolotów, a uszkodzone zostały kolejne 1682 maszyny. W przypadku dziennych nalotów United States Army Air Forces (USAAF) straty tej operacji były jeszcze wyższe. Na przykład podczas słynnego nalotu 14 października 1943 roku zestrzelono 60 z 291 latających fortec atakujących zakłady produkcji łożysk kulkowych w Schweinfurcie, a kolejne 138 maszyn – uszkodzono. I amerykańskie, i brytyjskie siły powietrze musiały przyznać, że międzywojenne powiedzenie

„bombowiec zawsze się przedostanie” było mylne. W konsekwencji alianckie panowanie w powietrzu było równie iluzoryczne jak panowanie na morzu. Jednak bez nich pokonanie Niemiec było niemożliwe.

W dodatku zachodni alianci nie wymyślili, jak osiągnąć trzeci cel militarny – wylądować na zajętym przez wroga wybrzeżu chronionym przez takie umocnienia obronne jak Wał Atlantycki, odepchnąć nieuniknione i zmasowane kontrataki pancerne Wehrmachtu na przyczółki ani przeprowadzić od dwóch do trzech milionów żołnierzy z plaż nad kanałem La Manche do serca Niemiec. Lądowania w Afryce Północnej, które poprzedziły konferencję w Casablance, były stosunkowo łatwe, ponieważ opór polityczny i siły morskie francuskiego rządu z Vichy były tam bardzo słabe, co jak na ironię, przypuszczalnie wzmocniło ogólne poczucie pewności siebie prezentowane przez Roosevelta i Churchilla w Casablance (większe wątpliwości mieli praktycy, tacy jak Alan Brooke i Dwight Eisenhower). Jednakże skruszenie niemieckich fortyfikacji na wybrzeżu Atlantyku było zupełnie inną kwestią, o czym szefowie sztabów musieli wiedzieć od czasu zwiadowczej wyprawy, która sprawdziła ich wytrzymałość, to znaczy od katastrofalnego rajdu na Dieppe w sierpniu 1942 roku zakończonego śmiercią lub wzięciem do niewoli większości biorących w nim udział kanadyjskich żołnierzy. W efekcie alianccy stratedzy wyciągnęli z tego wniosek, że praktycznie niemożliwe jest zdobycie dobrze bronionego wrogiego portu. Gdyby tak było naprawdę, to gdzie miały wylądować miliony ludzi i tysiące okrętów? Na odkrytej plaży, w którą zwykle uderzały atlantyckie sztormy? To również wydawało się niepraktycznym rozwiązaniem. A zatem, jak Zachód miał

dokonać inwazji na Francję – albo jeśli już o tym mowa, na Japonię pośród pełnych turbulencji pływów Pacyfiku?

Wyzwanie, jakim było pokonanie niemieckich kontrataków na przyczółki plażowe, pociągało za sobą szerszą kwestię – jak zatrzymać blitzkrieg? Z pewnych powodów historycznych i operacyjno-technicznych niemieckie służby wojskowe pod koniec lat 30. i na początku lat 40. XX wieku wpadły na pomysł prowadzenia działań wojennych z wykorzystaniem broni mieszanych (oddziały szturmowe, niewielkie i mobilne uzbrojenie, piechota zmotoryzowana, czołgi, samoloty wsparcia taktycznego), które pozwalały szybko przedrzeć się przez obronę przeciwników. Armie polska, belgijska, francuska, duńska, norweska, jugosłowiańska i grecka jedna po drugiej zostały rozgromione. W latach 1940–1941 dumna armia brytyjska została wyparta z Europy (Norwegia, Francja i Belgia, Grecja i Kreta) w sposób, jakiego świat nie widział od czasu, gdy Maria I Tudor straciła Calais.

W czasie konferencji w Casablance pojawiły się przynajmniej dobre wiadomości na temat tego rodzaju walki. Na zachód od Kairu, w Al-Alamajn, dowodzone przez Brytyjczyków wojska zatrzymały natarcie charyzmatycznego generała Erwina Rommla, niszcząc większość jego najważniejszych jednostek, i zaczęły spychać siły niemieckie w kierunku wybrzeża Afryki Północnej. Prawie w tym samym czasie prowadząca kontruderzenie Armia Czerwona na południowym odcinku frontu wschodniego zatrzymała brutalną i potężną ofensywę niemiecką w Stalingradzie, odbiła miasto dom po domu i wzięła do niewoli całą 6. Armię generała Friedricha Paulusa.

Trzecia Rzesza, wciąż w szoku po tych dwóch klęskach na lądzie, wyciągnęła z nich wnioski i przeorganizowała

przemysł wojenny. W 1943 roku produkowała ponad dwukrotnie więcej broni niż dwa lata wcześniej oraz znacznie zwiększyła stan posiadanych samolotów, których przed rokiem miała o połowę mniej niż Wielka Brytania. Różne niemieckie służby wojskowe dostawały lepsze samoloty, lepsze czołgi, lepsze okręty podwodne. Powodowany strachem po brytyjsko-amerykańskim lądowaniu 8 listopada 1942 roku w Afryce Północnej Adolf Hitler zamierzał przejąć kontrolę nad całą południową Francją (Vichy) i wypełnić luki w Tunezji. Gdy alianccy przywódcy wracali z Casablanki do swoich krajów, świeżo sprowadzone oddziały Rommla odgrywały się na niedoświadczonych jednostkach amerykańskich na przełęczy Kasserine. Po Stalingradzie oddziały frontowe Czerwonej Armii straciły impet, więc już w lutym i marcu 1943 roku wzmocnione armie pancerne feldmarszałka Ericha von Mansteina powstrzymały radziecką ofensywę i odbiły Charków. Następnie Niemcy zebrali ogromne siły pancerne, aby latem przeprowadzić szturm w kierunku Kurska. Jeśli na dodatek Berlinowi nadal udawałoby się powstrzymywać atlantyckie konwoje, zachodnią ofensywę lotniczą oraz armie brytyjskie i amerykańskie przed wkroczeniem do Francji, to przypuszczalnie mógłby skoncentrować więcej sił na froncie wschodnim, co nawet mogło skończyć się zawarciem kompromisowej ugody przez Józefa Stalina.

Kolejnym ważnym celem operacyjnym było doprowadzenie do klęski Japonii. Ewidentnie miało to być zadaniem Amerykanów, jeśli nawet nie w całości, to przynajmniej w głównej mierze. Dla pewności brytyjskie i brytyjsko-indyjskie oddziały miały spróbować odzyskać Birmę, Tajlandię i Malaje, a dywizje australijskie miały dołączyć do Douglasa MacArthura zajmującego Nową

Gwineę i zdążającego na Filipiny. Jednak najrozsądniejsze było wybranie takiej trasy operacyjnej, która pozwoliłaby uniknąć dżungli Nowej Gwinei, Birmy oraz Indochin i przeskoczyć przez środkowy Pacyfik, to znaczy z Hawajów prosto na zachód – na Filipiny, potem do Chin i w końcu do Japonii. W okresie międzywojennym innowacyjni oficerowie amerykańscy analizowali „plan wojenny pomarańczowy" i na papierze wydawał się najbardziej obiecujący. W końcu był jedynym planem kampanii, który nie został przekreślony ani nie wymagał jak inne poważnych zmian na skutek wielkich sukcesów państw Osi w latach 1939–1942.

Problemem ponownie, jak w przypadku inwazji na Francję, była strona praktyczna. Jak wylądować na atolu koralowym, gdy jego przybrzeżne wody są najeżone minami i przeszkodami, na plażach czekają miny-pułapki, a wróg zaszył się w głębokich bunkrach? Dopiero w listopadzie 1943 roku dowództwo na środkowym Pacyfiku zarządziło od dawna wyczekiwaną ofensywę, rozpoczynając ją od szturmu przytłaczającymi siłami na japoński garnizon na atolu Tarawa na Wyspach Gilberta. Jego skutek był do przewidzenia. Ponieważ Cesarski Sztab Naczelny uznał, że Wyspy Gilberta leżą poza „sferą bezwzględnej obrony narodowej" na Pacyfiku, garnizon liczył zaledwie 3 tys. ludzi. Jednak straty wśród amerykańskich komandosów wystawionych na ciężki ostrzał na dalekich rafach koralowych zaszokowały opinię publiczną w kraju. Niezależnie od tego, jaką wybrano by drogę przez Pacyfik, prognozy były ponure. Co prawda, generał MacArthur, ze swoim talentem do reklamy, mógł składać obietnicę „Wrócę!" na Filipiny, gdy opuszczał je na początku 1942 roku, ale stacjonujący tam japoński garnizon wówczas liczył już 270 tys. żołnierzy, a żaden z nich nie zamierzał się poddać. Jak długo zatem potrwałoby docieranie do

wybrzeży samej Japonii? Pięć lat? I jakim kosztem by się to odbyło, skoro japońskie siły na Filipinach były dwadzieścia, a może pięćdziesiąt razy silniejsze niż na atolu Tarawa?

Lista trudności, jakie Wielki Sojusz miał do pokonania, była zatem naprawdę odstraszająca, tym bardziej że prawie wszystkie te wyzwania były ze sobą powiązane i uzależnione od zdobyczy osiągniętych gdzie indziej. Na przykład do przeskakiwania po wyspach Pacyfiku, po pierwsze, konieczne było zdobycie panowania na morzach i oceanach, a to z kolei zależało od panowania w powietrzu. Po drugie, trzeba było zbudować ogromne bazy na niewielkich wyspach koralowych, a poważna klęska na Atlantyku lub w Europie spowodowałaby pilną potrzebę przeniesienia zasobów amerykańskich z Pacyfiku na tamte teatry działań wojennych (i ostre kłótnie między szefami sztabów). Lądowanie we Francji było niemożliwe dopóty, dopóki niemieckie U-Booty zagrażały atlantyckim konwojom. Dopiero wówczas, gdy alianckie stocznie były w stanie wyprodukować wystarczająco dużo nowych, dziwnie wyglądających jednostek szturmowych potrafiących pokonać przeszkody i przebić się przez wybrzeże, na którymkolwiek z teatrów działań wojennych mogła nastąpić inwazja morska. Choć Stalin nigdy by tego nie przyznał, Armii Czerwonej w odniesieniu zwycięstw na polu walki znacznie dopomogła brytyjsko-amerykańska kampania bombardowania strategicznego, ponieważ zmusiła Niemcy do skierowania ogromnych rzesz ludzi do programów przeciwlotniczych, kontroli cywilnej i szybkiej odbudowy, bez których Trzecia Rzesza nie dałaby rady dalej funkcjonować. Niezbędne samochody ciężarowe marki Dodge i Studebaker, które radzieckim dywizjom zapewniały transport w ich marszu na zachód, nie zostałyby dostarczone z Ameryki do Związku Radzieckiego, gdyby

Royal Navy nie utrzymywała morskich szlaków komunikacyjnych. Z kolei trudno sobie wyobrazić, aby brytyjskie i amerykańskie armie na Zachodzie zrobiły tak znaczne postępy, gdyby zahartowane w bojach dywizje Wehrmachtu nie zostały powstrzymane (i zdziesiątkowane) na Wschodzie. Krótko mówiąc, każda zyskiwana przez aliantów przewaga mogła dopomóc kampanii (lub kampaniom) w innych regionach świata, a poważna klęska mogła zaprzepaścić szanse na osiągnięcie innych celów.

Co ciekawe, tych pięć oddzielnych, choć powiązanych ze sobą, wyzwań zostało osiągniętych między początkiem 1943 a latem 1944 roku, czyli z grubsza rzecz biorąc, między konferencją w Casablance a czterema zwycięstwami: lądowaniem w Normandii, upadkiem Rzymu, desantem na Marianach na środkowym Pacyfiku i operacją Bagration na froncie wschodnim. Niektóre cele strategiczne (kontrola przestrzeni powietrznej nad Trzecią Rzeszą i przemieszczanie się z jednej wyspy pacyficznej na drugą) zajęły więcej czasu od innych (kontrola atlantyckich szlaków morskich i zatrzymanie blitzkriegu), ale w ciągu mniej więcej siedemnastu miesięcy został odwrócony bieg największego dotąd znanego konfliktu zbrojnego w historii.

Dlaczego tak się stało i jak do tego doszło? Jedna z odpowiedzi jest prosta – w tym sensie, że faszystowskie narody agresorów były na tyle nierozważne, by zaatakować całą resztę świata. Dzięki temu, że wcześniej, w latach 30. XX wieku państwa Osi się uzbroiły, odniosły liczne i ogromne sukcesy. Nie mogły jednak pokonać żadnego ze swoich trzech głównych wrogów. Gdy reszta świata podniosła się po tych klęskach, sięgnęła po swoje znacznie większe zasoby, systematycznie z nich korzystała, przystąpiła do ataku i odniosła ostateczne zwycięstwo[7].

Należy jednak wziąć pod uwagę jeszcze jeden równie ważny czynnik, a mianowicie *jak* dokładnie doszło do tego, że alianci odzyskali siły i przystąpili do ataku? Względne możliwości produkcyjne każdej ze stron w latach 1943–1944 rzeczywiście wskazują prawdopodobnych zwycięzców. Co jednak by się stało, gdyby nie pokonano U-Bootów latem 1943 roku, nie zniszczono Luftwaffe na początku 1944 roku albo Armia Czerwona nie znalazła sposobu na pokonanie niemieckich czołgów? Co by było, gdyby legendarne bronie „przełomowe”, takie jak myśliwce dalekiego zasięgu czy miniaturowe radary – których użycie na polach bitew w latach 1943–1944 większość historyków wydaje się traktować jako naturalne – nie pojawiły się tam w tym czasie, w którym je wprowadzono, albo w ogóle nie zostały wynalezione?

Z tego wszystkiego wynika przynajmniej, że „nieuchronne” zwycięstwa aliantów mogły nastąpić dużo później niż w maju i sierpniu 1945 roku i że zostałyby okupione dużo wyższymi stratami na polu walki. Historia drugiej połowy II wojny światowej prawdopodobnie wyglądałaby zupełnie inaczej. Zajmiemy się tutaj klasyczną zagadką: jak osiągnąć strategiczne cele, gdy posiada się znaczne zasoby, ale nie ma się do dyspozycji, przynajmniej na razie, odpowiednich instrumentów i organizacji?

* * *

Jest to zatem historia tego strategicznego, operacyjnego i taktycznego zwrotu, który miał miejsce w okresie od początku 1943 do połowy 1944 roku. Wiadomo było, że zaproponowane tu dociekania będą szły od deklaracji Wspólnego Szefostwa Sztabów do szczegółowej analizy

procesu realizacji wyznaczonych misji. Jedyne, co należy podkreślić, to fakt, że najważniejsze było pokonanie zagrożenia ze strony niemieckich U-Bootów. Jak więc udało się je pokonać? Bez wątpienia było słuszne (i politycznie uzasadnione) dla Waszyngtonu i Londynu, aby zapewniać poirytowanego Stalina przez cały 1942 i 1943 rok, że drugi front zostanie wkrótce otwarty we Francji. Ale jak? Pewni ludzie i organizacje musieli znaleźć odpowiedź na te pytania. Do nich należało rozwiązanie tych problemów, aby dalsze wysiłki mogły podjąć miliony alianckich żołnierzy, marynarzy i lotników.

To właśnie wyróżnia moją książkę, że ma ona za zadanie przedstawić historię tych ludzi i organizacji nie tylko w anegdotyczny, romantyczny czy wojskowo-historyczny sposób, ale jako kluczowy element szerszej opowieści o tym, jak odwrócono bieg wojny. Wielu czytelników ma pewną wiedzę o zespole deszyfrantów Ultra z Bletchley Park i jego odpowiednikach na Pacyfiku. Niektórzy znają dzieje – zaprezentowane w filmie *Nocny nalot* – tego, jako Barnes Wallis wynalazł bomby skaczące, którymi wysadzono w powietrze zapory na zbiornikach w dolinie rzeki Ruhry. Jedynie niewielu słyszało o tym, jak ekscentryczny Percy Hobart skonstruował dziwne czołgi, które pozwoliły się przebić przez pola minowe i zasieki z drutu kolczastego na plażach w dniu D, albo o ludziach, którzy wymyślili sztuczne porty Mulberry. Nieliczni spośród zachodnich czytelników mają pojęcie o naprawdę żałosnych możliwościach słynnych czołgów T-34 albo wiedzą, jak niezwykle doniosłą rolę odegrała broń przeciwpancerna Armii Czerwonej. I mało kto rozumie, jakie znaczenie miał magnetron wnękowy, dlaczego zamontowanie silnika Merlin 61 firmy Rolls-Royce w dość słabych myśliwcach Mustang P-51 było decydującym krokiem albo jakie

znaczenie miała nadzwyczajna kariera założyciela batalionów Seabee w amerykańskiej marynarce wojennej. Większość takich opowieści z czasów II wojny światowej dla tych, którzy je poznali, jest fascynująca sama w sobie. Tutaj jednak chcę zaznaczyć, że rzadko, jeśli w ogóle, spoglądamy wstecz, aby zrozumieć, jak dokonania tych ludzi wypłynęły na światło dzienne, zostały udoskonalone, a potem powiązane z ówczesnymi problemami, i doceniamy, jak te różne, ekscentryczne elementy układanki złożyły się w całość[8].

W tej książce, w kolejnych rozdziałach, chcę się przyczynić do lepszego zrozumienia tych kwestii. Pod wieloma względami jest to powrót do prac badawczych i pisarskich, które wykonałem prawie czterdzieści lat temu dla piszącego *History of the Second World War* sir Basila Liddella Harta, lecz tym razem mam nadzieję, że przez okulary widzę wyraźniej niż wcześniej[9]. Ta książka nie ma być osobistą wycieczką, ale stanowić raczej próbę poszerzenia dyskusji o podejmowaniu decyzji i rozwiązywaniu problemów w dziejach. Wydaje się, że jest to historia warta opowiedzenia. I jeśli to prawda, jest to również sposób analizy, który być może warto zastosować gdzie indziej.

Przypisy

[1] Gdy nasza grupa opracowująca raport dla ONZ zaproponowała poważne zmiany konstytucyjne na najwyższym szczeblu tej światowej organizacji, czyli wprowadzenie poprawek do Karty Narodów Zjednoczonych dopuszczających nowych stałych członków Rady Bezpieczeństwa mających prawo weta, i spotkała się ze znacznym politycznym sprzeciwem wobec propozycji o takim znaczeniu, stało się oczywiste, że najlepsze, co

ONZ może zrobić, aby sobie poradzić, jest zapewnienie jej wewnętrznej skuteczności w działaniach na rzecz utrzymania pokoju, rozwoju i obrony praw człowieka. Porównaj szerszy program zaproponowany przez P. M. Kennedy'ego i B. Russetta w „Reforming the United Nations", *Foreign Affairs* 74, no. 5 (IX–X 1995), s. 56–71, z ostrożniejszymi sformułowaniami w Kennedy, P. M., *The Parliament of Man*, rozdział 8.

[2] Zainteresowani czytelnicy znajdą konspekt na stronie http://iss.yale.edu/grand-strategy-program.

[3] Pewne wyjątki od tej generalizacji prezentuje wiele esejów w książce W. Murraya, M. Knoksa i A. Bernsteina *The Making of Strategy*, stanowiącej celową przeciwwagę dla starszej, klasycznej pozycji E. M. Earle'a, G. A. Craiga i F. Gilberta *Makers of Modern Strategy*, gdzie położono nacisk na strategiczne dokumenty i przemyślenia.

[4] Patrz odpowiednio: Parker, G., *The Army of Flanders and the Spanish Road*; Padfield, P., *Guns at Sea*, rozdziały 10 i 11; Riley, J. C., *International Government Finance and the Amsterdam Capital Market 1740–1815*; Kennedy, P. M., „Imperial Cable Communications and Strategy 1870–1914", *English Historical Review* 86, no. 341 (1972), s. 728–752.

[5] Te operacyjne zarządzenia zostały najmądrzej podsumowane przez historyka Departamentu Stanu H. Feisa w *Churchill, Roosevelt, Stalin* na s. 105–108.

[6] Dosłownie: Dowództwo Bombowe RAF-u (przyp. tłum.).

[7] Takiego argumentu użyłem w 1988 roku w mojej książce *Mocarstwa świata. Narodziny, rozkwit, upadek. Przemiany gospodarcze i konflikty zbrojne w latach 1500–2000* na s. 341–350.

[8] Najlepszym sposobem na przetestowanie słuszności tej uwagi jest przeanalizowanie czterech z najbardziej

przydatnych historii z okresu II wojny światowej, które wielokrotnie przytaczam we własnym tekście, i sprawdzenie ich opisów (albo braku wzmianek) o takich elementach układanki, jak napędzane silnikami Merlin Mustangi P-51, magnetron wnękowy, wyrzutnia Hedgehog i „zabawki” Hobarta. Patrz: Ellis, J., *Brute Force*; Overy, R. J., *Why the Allies Won*; Murray, W. i Millett, A. R., *A War to Be Won*; Liddell Hart, B. H., *History of the Second World War*. Innymi przydatnymi do porównania dziełami będą dwie niedawno wydane i bardzo entuzjastycznie przyjęte prace na temat II wojny światowej. Pierwsza z nich – *Punkty zwrotne: decyzje, które zmieniły bieg drugiej wojny światowej* I. Kershawa – to wspaniała lektura, choć celowo skonstruowana w postaci zestawu opowiadań od najogólniejszego do najbardziej szczegółowego poziomu; patrz rozdział 2 „Hitler postanawia zaatakować Związek Radziecki”, rozdział 7 „Roosevelt postanawia prowadzić wojnę bez jej wypowiedzenia” itd. Druga z tych pozycji – Roberts, A., *Masters and Commanders* – to trzymająca w napięciu książka, którą można uznać za najwyższej klasy uzupełnienie dla mojej, utrzymanej na średnim poziomie książki.

[9] Więcej szczegółów w rozdziale „Podziękowania”.

ROZDZIAŁ 1

Jak bezpiecznie przeprowadzić konwoje przez Atlantyk

Jest prąd we wszystkich ludzkich sprawach bystry,
Chwycony w porę wiedzie do zwycięstwa,
Lecz gdy go chybisz, żywota żegluga
Nędznie się kończy na biedy mieliznach.
Na takim prądzie stoimy obecnie,
Płyńmy odważnie, dopóki nam służy,
Lub wszystkie nasze zmarnieją nadzieje.

William Shakespeare, *Juliusz Cezar*, akt IV, scena 3[1]

Scena dla Niemiec została przygotowana w ten sposób, aby rzuciły do bitwy o Atlantyk jak największe siły. […] Dla obu stron było oczywiste, że U-Booty i eskorty konwojów wkrótce zewrą się w śmiertelnej, bezwzględnej serii walk, w której nikt nie będzie oczekiwał litości i mało kto ją okaże. O wyniku nie miała zadecydować jedna bitwa czy tygodniowa albo miesięczna walka. Decydujące było to, która ze stron wytrzyma dłużej, czy wytrzymałość i determinacja załóg alianckich samolotów i okrętów eskorty, cały czas wypatrujących i nasłuchujących ukrywającego się wroga, pokona siłę woli załóg U-Bootów czających się w mroku lub w głębinach, obawiających się bezlitosnego podsłuchu sonarem, niewidocznego oka radaru i zrzucenia bomb głębinowych. Zwycięstwo zależało od tego, czy ludzie z marynarki handlowej, sami praktycznie bezsilni i niemogący bronić swoich cennych ładunków paliwa, amunicji i żywności, wytrzymają podczas długich, powolnych rejsów napięcie oczekiwania dzień po dniu i noc po nocy narastające od przeszywających detonacji torped mogących w ciągu kilku sekund posłać ich okręty na dno albo wysadzić ładunki w powietrze i zamienić je w ścianę ognia, przed którym nie byłoby ucieczki. Była to bitwa między *ludźmi*, z pewnością wspomagającymi się wszelkimi przyrządami i urządzeniami, jakich mogła im dostarczyć nauka, ale wciąż bitwa, w której o wygranej decydowały ich umiejętności i wytrzymałość oraz intensywność, z jaką przyświecał im moralny cel. W całej długiej historii wojen morskich nie było bitwy podobnej do tej, której pole walki rozciągało się na tysiącach kilometrów kwadratowych oceanu

> i w której nie dało się wyznaczyć żadnych ograniczeń czasowych ani przestrzennych.
>
> S. W. Roskill, *The War at Sea, 1939–1945*

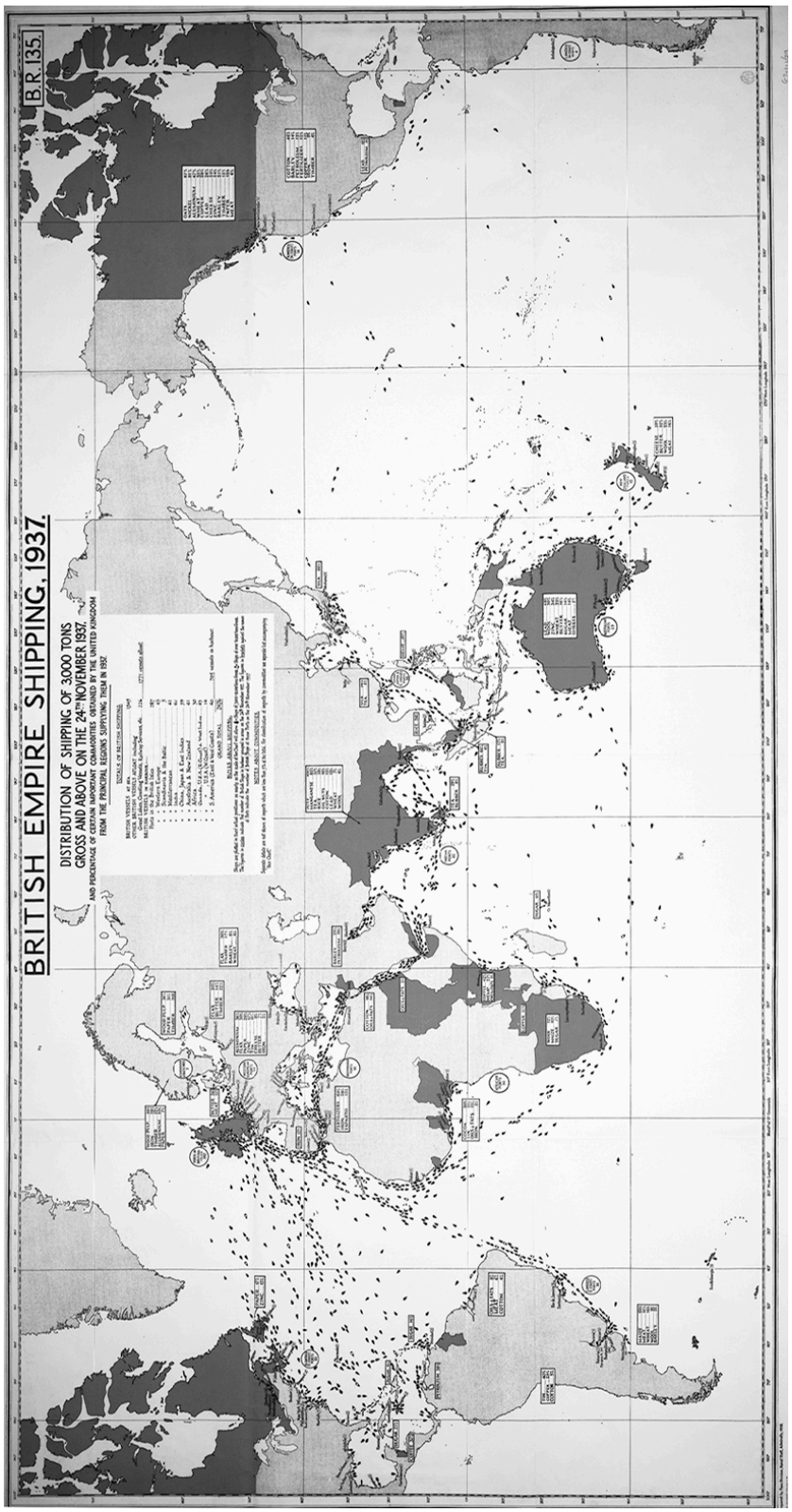
Gdy w styczniu 1943 roku Churchill i Roosevelt podróżowali do Casablanki i z powrotem, na północnym Atlantyku panowała tak wietrzna pogoda, jakiej nie pamiętali najstarsi marynarze. Przez większość grudnia i stycznia potężne sztormy utrudniały aktywność na morzu i w powietrzu. W statki handlowe uderzały tak ogromne fale, że ciężkie ładunki zrywały się i przesuwały w ładowniach. Mniejszymi okrętami wojennymi eskorty, takimi jak korwety, fale miotały, jakby to były korki. Okręty wojenne z cięższymi nadbudówkami i wieżami artyleryjskimi kołysały się z boku na bok. Załogi wypływających na powierzchnię U-Bootów nie potrafiły niczego zobaczyć poprzez trzydziestometrowe fale i były zadowolone, gdy mogły zanurzyć się w spokojniejszych wodach lub odpłynąć na południe. Setki, może nawet tysiące, marynarzy odniosło rany, a niektórzy zginęli w wypadkach lub zostali zmyci z pokładu. W kilku ekstremalnych przypadkach dowódca konwoju był zmuszony wydać rozkaz zawrócenia do bazy albo przynajmniej odesłać z powrotem uszkodzone okręty. Generał Alan Brooke (późniejszy wicehrabia Alanbrooke)[2] zanotował w swoim pamiętniku, że on, inni brytyjscy szefowie sztabów i sam Churchill musieli wielokrotnie zmieniać swoje plany lotu (lub rejsu) z Londynu do Casablanki.

W rezultacie, co całkiem normalne, liczba konwojów na nękanych sztormami trasach przez północny Atlantyk była znacznie niższa niż zwykle w zimowych miesiącach. Oprócz tej naturalnej przeszkody był jeszcze drugi, banalniejszy powód ograniczenia wówczas ruchu konwojów. Operacja

Torch[3] wymagała zaangażowania ogromnej eskorty potrzebnej do pomocy przy zajmowaniu Maroka i Algierii podporządkowanych rządowi Vichy. Royal Navy dostarczyła 160 okrętów wojennych różnego typu i w konsekwencji konwoje przez Gibraltar, z Sierra Leone oraz arktyczne trzeba było na pewien czas zawiesić[4]. Ponieważ okręty przewożące alianckich żołnierzy, sprzęt desantowy i pilne dostawy zaopatrzenia musiały mieć zapewniony najwyższych poziom ochrony na morzu, a państwa Osi źle przygotowały się do desantowej operacji Torch ze względu na panującą w nich obsesję na punkcie frontu wschodniego i Egiptu, nie powinno dziwić, że siły desantowe nie napotkały dużego – lub żadnego – oporu ze strony U-Bootów u wybrzeży Afryki Północnej.

Inną, zrozumiałą konsekwencją był znaczny spadek alianckich strat spowodowanych atakami okrętów podwodnych wroga w środku zimy. Przede wszystkim było mniej konwojów przez Atlantyk, a te, które wypływały, choć nękane sztormami, na ogół były też chronione przez te fatalne warunki pogodowe. Niektóre z nich skierowano dalej na północ po ogromnym okręgu, aby zapewnić odległość od „wilczych stad” U-Bootów za cenę narażania ich na fizyczne uszkodzenia przez góry lodowe. Ten nagły spadek strat okrętów doskonale odzwierciedliły miesięczne zestawienia Admiralicji. Na przykład w listopadzie 1942 roku alianci stracili 119 statków handlowych o całkowitej ładowności 729 tys. ton i choć wiele z nich zatonęło na położonych dalej wodach, na przykład u wybrzeży Ameryki Południowej, to przecież przesyłanie zaopatrzenia tymi szlakami również stanowiło część zintegrowanych starań, mających prowadzić do podtrzymania i wzmocnienia sił brytyjskich i amerykańskich na Wyspach Brytyjskich.
W konsekwencji zatapianie brytyjskich tankowców

płynących z Trynidadu odbijało się na amerykańskich grupach bombowych we wschodniej Anglii. Wszystko zależało od panowania na morzach i oceanach.


B.R.135.
BRITISH EMPIRE SHIPPING, 1937.
DISTRIBUTION OF SHIPPING OF 3000 TONS GROSS AND ABOVE ON THE 24TH NOVEMBER 1937.
AND PERCENTAGE OF CERTAIN IMPORTANT COMMODITIES OBTAINED BY THE UNITED KINGDOM FROM THE PRINCIPAL REGIONS SUPPLYING THEM IN 1932

Położenie statków handlowych imperium brytyjskiego w listopadzie 1937 roku

Ta wspaniała mapa punktowa przedstawia wielkość floty handlowej imperium

brytyjskiego na całym globie i jej podatność na ataki. Należy zwrócić uwagę na znaczenie szlaku śródziemnomorskiego, wielkość handlu z Karaibami i Ameryką Południową oraz strategiczne położenie Freetown, Sierra Leone i Gibraltaru. Ten oparty na swobodzie poruszania się system mógł nie wytrzymać spustoszenia, jakie nieustannie siały atakujące U-Booty i niemieckie samoloty.

Z powodu złej pogody liczba alianckich ładunków, zatopionych w grudniu i styczniu przez U-Booty, spadła do zaledwie 200 tys. ton, z czego większość stracono na południowych trasach (na przykład z Trynidadu do Gibraltaru, mających zaopatrzyć armie biorące udział w operacji Torch). Jednak zestawienia w tych miesiącach, z przyczyn przedstawionych powyżej, były wyjątkowe i dlatego, gdy premier i prezydent spotkali się w Casablance, nie mieli żadnych złudzeń, jak głęboki stał się kryzys spowodowany stratami w transporcie morskim. W 1942 roku alianckie floty handlowe straciły szokujące 7,8 miliona ton, z czego prawie 6,3 miliona ton zostało zatopionych przez U-Booty, najwspanialszą niemiecką broń. Wielkie amerykańskie stocznie wciąż pracowały z oszałamiającą, pełną mocą i mimo takiej produkcji w 1942 roku (około 7 miliona ton) całkowita ładowność dostępnych alianckich statków spadła, a wówczas musiały też zaspokajać jeszcze większe zapotrzebowanie w wojnie na Pacyfiku. Dlatego na początku 1943 roku brytyjski import był o jedną trzecią mniejszy niż w 1939 roku, a ciężarówki i samoloty armii amerykańskiej musiały konkurować z kolonialnymi artykułami spożywczymi, rudą żelaza i ropą naftową o miejsce na zagrożonych statkach handlowych. Ten smutny fakt zagrażał *całej* europejskiej strategii wojennej. Zagrażał brytyjskiemu wysiłkowi wojennemu. Gdyby sytuacja się pogorszyła, groziłoby to masowym niedożywieniem mieszkańców Wysp. Z powodu ciężkich strat ponoszonych przez tankowce brytyjskie rezerwy ropy naftowej wystarczyłyby tylko na dwa lub trzy miesiące.

A jak kraj miał walczyć, czy choćby przeżyć, bez paliwa? Ten kryzys zagroził także arktycznym konwojom z pomocą dla Związku Radzieckiego oraz śródziemnomorskim konwojom z pomocą dla Malty i Egiptu. Tym samym zagrażał również całej kampanii egipskiej, gdyż Wielka Brytania, gdyby jej linie transportowe zostały zerwane, mogłaby wysyłać posiłki wojskowe jedynie przez Sierra Leone i Przylądek Dobrej Nadziei do Suezu. Ten kryzys groził nawet zamieszkami w tych rejonach Afryki Wschodniej oraz Indii, które były uzależnione od importu żywności drogą morską. I bezwzględnie zagrażał założeniom operacji Bolero (później przemianowanej na Overlord[5]), która wymagała szybkiego rozbudowania amerykańskiej armii i sił lotniczych na Wyspach Brytyjskich, co miało stanowić przygotowanie do otwarcia drugiego frontu w Europie. Zakrawałoby na żart wysłanie 2 tys. amerykańskich ciężkich bombowców i milionów żołnierzy do Anglii tylko po to, aby przekonać się, że nie ma dla nich paliwa. Churchill stwierdził później w swoich pamiętnikach, że ze wszystkich batalii podczas wojny najbardziej obawiał się o wynik bitwy o Atlantyk. Gdyby alianci ją przegrali, to równie dobrze Wielka Brytania mogła podjąć ryzyko walki w 1940 roku.

Ponadto, choć Admiralicja nie miała dokładnych danych na temat liczby U-Bootów, wydawało się, że wróg ma ich dużo więcej, niż było to w istocie. W 1942 roku alianckie okręty wojenne i samoloty zniszczyły 87 niemieckich okrętów podwodnych i 22 włoskie. Jednak Trzecia Rzesza również zwiększyła produkcję wojenną i w tamtym roku *co miesiąc* wypuszczała 17 nowych U-Bootów. Toteż pod koniec 1942 roku admirał Dönitz dowodził 212 bojowymi okrętami podwodnymi (w sumie Niemcy miały 393 okręty, jednak wiele z nich modernizowano, używano do szkolenia

nowych załóg albo montowano w nich nowy sprzęt), a zatem znacznie większą liczbą, gdyż na początku tego roku miał 91 okrętów bojowych (z 249)[6]. Choć o zwycięstwie w II wojnie światowej zadecydować miały przede wszystkim pomysłowość, technologia i rozwiązania organizacyjne, a nie tylko nagie liczby, niezaprzeczalny jest fakt, że statystyki *się liczyły*. A w czasie, gdy odbywała się konferencja w Casablance, wydawało się, że Niemcy odnoszą większe sukcesy w zatapianiu alianckich flot handlowych niż siły brytyjskie i amerykańskie w zatapianiu U-Bootów. Co gorsza, do walki stawało coraz więcej U-Bootów.

W następnych miesiącach wydawało się, że koszmary brytyjskiego premiera się urzeczywistniają. W marcu i kwietniu 1943 roku, gdy wrócono do poprzedniej częstotliwości konwojów na Wyspy Brytyjskie, wzrosły także straty wśród statków handlowych. Całkowita liczba zatopionych statków w lutym była dwa razy większa niż w styczniu, a w marcu alianci stracili 108 statków o ładowności 627 tys. ton, co stawiało ten miesiąc na trzecim miejscu wśród najgorszych podczas wojny. Co więcej, blisko dwie trzecie z tych statków zatonęły, płynąc w konwojach. Nie można więc było nadal mówić, że U-Booty miały szczęście i wybierały pojedyncze statki handlowe przy dobrze oświetlonych brzegach Ameryki jak na początku 1942 roku albo przeprowadzały praktycznie równie łatwe ataki na alianckie szlaki handlowe na południowym Atlantyku. Alarmująca była również wysokość strat ponoszonych głównie wzdłuż najważniejszej trasy konwojów – z Nowego Jorku i Halifaksu do Glasgow i Liverpoolu. Od 16 do 20 marca miały miejsce największe potyczki w bitwie o Atlantyk, do których admirał Dönitz rzucił nie mniej niż 40 U-Bootów przeciw dwóm najdalej

wysuniętym na wschód konwojom HX 229 i SC 122. Te bohaterskie starcia zostały dokładnie przeanalizowane poniżej, ale dla aliantów ich rezultat był straszny – 21 zatopionych statków handlowych o ładowności 141 tys. ton i tylko jeden posłany na dno U-Boot. Później Admiralicja przyznała, że „Niemcy nigdy nie zbliżyli się tak bardzo do zerwania komunikacji między Nowym a Starym Światem jak w pierwszych dwudziestu dniach marca 1943 roku”[7]. Ciągle rosnące straty spowodowały, między innymi, że cała idea konwojów jako najlepszego środka obrony w handlu morskim została podana w wątpliwość.

Kontekst strategiczny i operacyjny

Problemy brytyjskiej Admiralicji nie były niczym nowym w dziejach wojen morskich. Ochrona statków przewożących towary przed atakami jest jedną z najstarszych poważnych kwestii w historii wojny i pokoju. Nawet w szczytowym okresie rozkwitu Cesarstwa Rzymskiego handlarze i konsulowie z Sycylii i Afryki Północnej skarżyli się na grabieże ziarna, wina i oliwy przez piratów. Piętnaście stuleci później hiszpańskich dowódców oburzały napady holenderskich i angielskich korsarzy na ich galeony wiozące srebro i cenne przyprawy – zaledwie jedno pokolenie czy dwa po tym, jak Holendrzy nawiązali zamorski handel z Indiami Wschodnimi, napadani na morzu przez Francuzów i Anglików. W epoce europejskiej ekspansji kolonialnej, a potem rewolucji przemysłowej (od XVI do XVIII wieku) jeszcze większa część narodowych dóbr była transportowana niepewnymi szlakami morskimi. W czasach Karola I Wielkiego władcy i poddani w niewielkim stopniu byli uzależnieni od panowania na morzu. Ale już w okresie, powiedzmy, wojny siedmioletniej (1756–1763) było ono kluczowe zarówno na Atlantyku, jak

i na Oceanie Indyjskim – przynajmniej w przypadku państw o rozwiniętej gospodarce. Gdy narody zachodnioeuropejskie traciły kontrolę nad szlakami handlowymi, najczęściej też przegrywały wojnę, a przynajmniej jej nie wygrywały. Taki wniosek płynie z opublikowanego w 1890 roku klasycznego dzieła amerykańskiego znawcy historii marynarki wojennej Alfreda Thayera Mahana *Wpływ potęgi morskiej na historię 1660–1783*.

Idee Mahana wywarły wpływ na admiralicje Wielkiej Brytanii, Niemiec, Japonii, Stanów Zjednoczonych i marynarek wojennych wielu pomniejszych krajów. Mahan był przekonany, że jedynym sposobem zdobycia panowania na morzu jest posiadanie najsilniejszej floty morskiej, zdolnej rozgromić wszystkich rywali. Pomniejsze formy działań wojennych na morzu, takie jak działania rajderskie oraz operacje krążowników i torpedowców – *la guerre de course* – praktycznie się nie liczyły, ponieważ nie zapewniały zwycięstwa w wojnach. Prawdą jest, że w okresie wojen napoleońskich Francuzi przechwycili wiele niezależnie żeglujących brytyjskich statków handlowych, ale gdy zorganizowały się one w konwoje i dostały eskortę okrętów wojennych, szlaki morskie były chronione przez floty zorganizowane przez Horatia Nelsona. Prawdziwość twierdzenia Mahana została też potwierdzona, choć znacznie większym kosztem, podczas I wojny światowej. Przez trzy lata, mimo że Grand Fleet panowała na morzach, pływające pojedynczo alianckie statki handlowe były wyłapywane przez coraz liczniejsze niemieckie U-Booty. Gdy w 1917 roku brytyjski rząd zmusił Admiralicję do wprowadzenia konwojów, straty powodowane przez wrogie okręty podwodne znacznie spadły. Co więcej, niebawem alianckie okręty wojenne zostały wyposażone w sonary,

więc po raz pierwszy w dziejach dawało się wykryć ciała stałe pod wodą. Dlatego zakładano, że ten, kto będzie sprawował kontrolę na wodzie, będzie też panował pod wodą, bo okręty podwodne da się wykryć tak samo jak 150 lat wcześniej żagle francuskiej fregaty. Takie przekonanie dominowało wśród kadry marynarki wojennej przez wiele lat po traktacie wersalskim z 1919 roku. Konwoje plus sonar – to działało[8].

Przed przystąpieniem do analizy, jak i dlaczego to twierdzenie zostało podważone, gdy ponownie pojawiło się zagrożenie ze strony niemieckich U-Bootów w pierwszej połowie II wojny światowej, należy rozważyć kilka bardzo istotnych, choć kolidujących ze sobą, założeń strategiczno-operacyjnych. Pierwsze z nich, rzadko podnoszone, mówi, że wcale nie trzeba zatapiać pływających po powierzchni rajderów ani okrętów podwodnych, aby zwyciężyć w wojnie morskiej. Dopóki Royal Navy potrafiła bez strat przeprowadzić grupę 50 statków handlowych, powiedzmy, z Halifaksu do Liverpoolu, dopóty to twierdzenie wygrywało. Generalnie aliancka strategia polegała na utrzymaniu Wielkiej Brytanii w walce, a potem wykorzystaniu jej jako platformy do ogromnej inwazji na Europę Zachodnią. Gdyby zatem każdy transatlantycki konwój (a także z Ameryki Południowej, Sierra Leone i Afryki Południowej) bezpiecznie docierał do portu, nie spotykając nawet U-Bootów, wojna zostałaby wygrana statek po statku, ładunek po ładunku. Nawet gdyby eskorta konwojów musiała zmierzyć się z poważnymi atakami okrętów podwodnych, ale potrafiłaby pokonać napastników, wszystko nadal byłoby w porządku. Zadaniem pasterzy jest pilnowanie owiec, a nie zabijanie wilków.

Wysuwano też przeciwny argument – że zabijanie wilków musi być podstawą alianckiej strategii morskiej. Ma to swój

sens: gdyby siłą usunąć zagrożenie wiszące nad szlakami morskimi, wszystko byłoby w porządku i jeden z zadeklarowanych w Casablance wojennych celów zostałby już osiągnięty. Mówiąc językiem współczesnym, sprawujący władzę nie mogą czekać, aż terroryści zaatakują międzynarodowy system, lecz muszą działać i znaleźć terrorystów. W warunkach morskich oznacza to, że marynarka wojenna, odpowiedzialna za ochronę statków handlowych, musi albo polować na okręty podwodne, albo nawet zastosować zuchwalszą taktykę, czyli przeprowadzać swoje konwoje przez wody, na których czają się U-Booty, i zmusić je walki – i ginąć.

Pierwsza z tych dwóch strategii konwojowania miała niewątpliwie charakter defensywny, druga (czy to polowanie na okręty podwodne, czy przeprowadzanie wśród nich konwojów) była oczywiście ofensywna. Obie koncepcje, co warto zauważyć, opierały się na trudnej, trójstronnie zależnej relacji między statkami handlowymi, U-Bootami oraz eskortą morską i powietrzną – mniej więcej jak w dziecięcej grze w papier, kamień i nożyce. Jeśli konwoje mogły uniknąć spotkania z U-Bootami lub odeprzeć ich ataki, punkt dla nich. Jeżeli U-Booty mogły dopaść konwoje, nie dając się zniszczyć eskorcie, punkt dla nich. A jeśli eskorty mogły zniszczyć dostateczną liczbę okrętów podwodnych, punkt dla nich.

Jednak w surowych warunkach północnego Atlantyku w latach 1939–1943 nie można było zastosować tylko defensywnej albo tylko ofensywnej alianckiej strategii operacyjnej. Postęp na tej drodze można było osiągnąć, stosując je obie w zależności od zmiennych kolei tego, co okazało się najdłuższą kampanią całej II wojny światowej. Ta droga, z geopolitycznego punktu widzenia, była najważniejszą morską podróżą na świecie. Ważne,

oczywiście, były też inne alianckie szlaki handlowe i na wszystkich borykano się z tymi samymi trudnościami operacyjnymi i logistycznymi, a czasami – jak w przypadku konwojów arktycznych – z jeszcze większymi. Jednak bezpieczeństwo statków na Atlantyku było kamieniem węgielnym brytyjsko-amerykańskiej wielkiej strategii na europejskim teatrze działań wojennych. Ze względu na pozostałe rozdziały tej książki warto ponownie podkreślić liczne współzależności. Wygranie bitwy o Atlantyk pozwalało chronić bardzo dużą brytyjską bazę wojskowo-przemysłową. Wielka Brytania była też niezatapialnym lotniskowcem dla alianckich bombowców strategicznych i trampoliną do przyszłego desantu w Europie Zachodniej. Z brytyjskich portów wyruszała większość konwojów do północnej części Związku Radzieckiego i na Morze Śródziemne, a także wiele konwojów transportowców, które Churchill wysłał wokół Przylądka Dobrej Nadziei do Montgomery'ego w Egipcie i na Bliski Wschód. Uzyskanie kontroli na Atlantyku było ostatnią deską ratunku dla zachodnich planów pokonania Włoch i Trzeciej Rzeszy.

Cały logiczny łańcuch z góry na dół w alianckiej wielkiej strategii jest niezwykle przejrzysty, czego dobry przykład stanowi zaprezentowana przez Allana R. Milletta i Williamsona Murraya koncepcja wielowarstwowego charakteru „militarnej skuteczności”[9]. Celem *politycznym* było bezwarunkowe pokonanie wroga oraz przywrócenie na świecie pokoju i ładu. Za *strategię* do osiągnięcia tego celu obrano przeniesienie wojny na tereny wroga za pomocą wszelkich dostępnych środków: powietrznych, lądowych, morskich, ekonomicznych i dyplomatycznych. Do tego konieczne było odniesienie sukcesów na poziomie *operacyjnym*, a także we wszystkich dziedzinach opisanych w kolejnych rozdziałach tej książki. Nie ma zatem sensu

kłócić się o to, który z tych obszarów operacyjnych był ważniejszy od pozostałych (nawet jeśli takiego rozróżnienia musiało dokonać Połączone Szefostwo Sztabów, gdy jego członkowie spierali się, jak rozdzielić zasoby) – wszystkie stanowiły część alianckiej wielkiej strategii. Bezsporny pozostaje jednak fakt, że jeśli Brytyjczycy, Amerykanie i inni alianci mieli wyzwolić Europę z jarzma faszyzmu, musieli najpierw zapanować na wodach Atlantyku.

Z kolei zdobycie i utrzymanie kontroli nad tym kluczowym szlakiem zależało w ostatecznym rozrachunku od wielu czynników technicznych i taktycznych. Innymi słowy, w tej historii jest też wyraźny przykład łańcucha logicznego z dołu do góry. Każdy ochroniony statek handlowy i każdy U-Boot, zatopiony przez aliancką eskortę, bezpośrednio przyczyniały się do wzrostu względnego współczynnika sukcesu każdego konwoju. Współczynniki sukcesu taktycznego każdego konwoju przekładały się na najważniejszą zmienną – całkowity miesięczny tonaż, a ten był barometrem zwycięstwa lub przegranej w bitwie o Atlantyk. Ta bitwa, jak wykazałem, decydowała o zwycięstwie w Europie Zachodniej i w basenie Morza Śródziemnego. A zwycięstwo na Zachodzie stanowiło element strategicznej trójki zwycięstw – na Zachodzie, na Wschodzie (front wschodni) oraz na Pacyfiku i Dalekim Wschodzie.

Bitwa o Atlantyk była operacyjnym i taktycznym wyzwaniem dla aliantów, a to, czy mogli mu sprostać, zależało od wielu czynników. Pierwszym z nich, z którego wynikały wszystkie pozostałe, to posiadanie skutecznej i autorytatywnej organizacji. Ten punkt jest na tyle rudymentarny, że na ogół bywa przyjmowany za pewnik, lecz po krótkim zastanowieniu widać, jak ważne były struktury dowodzenia, linie wymiany informacji oraz

integracja walczących w wojnie systemów. Obie strony, oczywiście, w znacznym stopniu korzystały z doświadczeń zebranych podczas bohaterskiej kampanii na Atlantyku w czasie I wojny światowej, a także z wniosków wyciągniętych z niej po 1919 roku. Pod względem prostoty dowodzenia admirał Karl Dönitz miał łatwiej, gdyż flota U-Bootów była oddzielona od niemieckiej marynarki wojennej. Sytuacja jeszcze się dla niego uprościła, gdy w ostatnich dniach 1942 roku eskadrze ciężkich okrętów nie udało się zniszczyć konwoju arktycznego, co doprowadziło Hitlera do wściekłości. W efekcie pod koniec stycznia 1943 roku Dönitz zastąpił wielkiego admirała Ericha Raedera na stanowisku dowódcy całej marynarki wojennej Trzeciej Rzeszy. Dönitz postanowił pozostać dowódcą floty okrętów podwodnych, aby mógł zachować kontrolę nad operacjami U-Bootów. Ponadto oczywiste jest, że znacznie łatwiej było mu uzyskać poparcie Führera niż jego poprzednikowi. Nie oznaczało to jednak, że nie musiał toczyć organizacyjnych i biurokratycznych zmagań. Trwała ciągła walka o zdobycie niezbędnego przydziału materiałów i sprzętów wojennych (stal, łożyska kulkowe, części elektryczne, broń przeciwlotnicza), na które ogromne zapotrzebowanie zgłaszały Wehrmacht i Luftwaffe. I, jak czytelnik wkrótce się przekona, admirał Dönitz miał duże trudności z uzyskaniem wsparcia lotniczego dla swoich okrętów. Mimo to ogromną przewagę Niemcom dawało posiadanie jednego i to bardzo doświadczonego dowódcy kierującego całą kampanią U-Bootów.

Sytuacja pod względem organizacyjnym po stronie aliantów była znaczniej mniej klarowna i jednoznaczna. Było o wiele prościej w czasie, gdy Stany Zjednoczone zachowywały neutralność. Zapewnienie dowództwa na morzach tradycyjnie leżało w zakresie obowiązków

Admiralicji w Whitehall, która wówczas przekazała obronę konwojów atlantyckich innemu organowi władzy – Western Approaches Command[10], z kwaterą główną w Liverpoolu. W czasie, którego dotyczy początek tej analizy, na czele Western Approaches Command stał wspaniały admirał Max Horton, podobnie jak Dönitz, bardzo doświadczony, dowódca okrętów podwodnych od 25 lat. Znacznie mniejsza Royal Canadian Navy, operująca z takich portów jak St. John's i Halifax, mogła tak jak wcześniej podlegać strukturze dowodzenia imperium brytyjskiego. Nie dotyczyło to natomiast U.S. Navy, gdy w grudniu 1941 roku przystąpiła do wojny. Admirał Ernest King był znany z zawziętej antypatii do Brytyjczyków i choć można byłoby pomyśleć, że skoro Stany Zjednoczone miały tyle do zrobienia w wojnie na gigantycznym Pacyfiku, prościej i wygodniej dla nich byłoby zostawić kilka swoich okrętów wojennych pod dowództwem brytyjsko-kanadyjskim na Atlantyku – lecz sprawy nie ułożyły się tak gładko. W każdym razie przez większość 1942 roku największe zagrożenie U-Bootami występowało na wodach przybrzeżnych Stanów Zjednoczonych – u wschodniego wybrzeża i dalej na południu, na szlakach karaibskich. Bez wątpienia U.S. Navy musiała się tu bardziej zaangażować. Toteż mimo wszystkich publikacji Naval War College o zaletach zintegrowanego „dowództwa morskiego", marynarki wojenne aliantów postanowiły ustalić trzy strefy z wyznaczonymi punktami przekazywania sobie konwojów.

Sytuacja znacznie się poprawiła na początku marca 1943 roku po waszyngtońskiej konferencji w sprawie konwojów atlantyckich. To, co mogło doprowadzić do poważnego kryzysu wśród aliantów – ponieważ admirał King w pewnym momencie chciał wycofać *wszystkie* amerykańskie okręty wojenne z północnego Atlantyku, aby chronić linie

zaopatrzenia amerykańskich sił walczących w Tunezji – skończyło się rozsądnym kompromisem. U.S. Navy miała być głównie odpowiedzialna za konwoje do Gibraltaru i Afryki Północnej, a także osłaniać wszystkie konwoje karaibskie, natomiast brytyjska i kanadyjska marynarka wojenna odpowiadała za główne szlaki do Wielkiej Brytanii. Co ważniejsze, admirał King zgodził się skierować część sił morskich (w tym nowy lotniskowiec eskortowy) na północnoatlantycki teatr działań wojennych i nie sprzeciwił się zwiększeniu liczby dywizjonów bombowców dalekiego zasięgu B-24 podlegających RAF Coastal Command[11] i szybko rosnącej w siłę, ale wyczerpanej Royal Canadian Air Force. To ostatnie wsparcie, jak czytelnik się wkrótce przekona, nadeszło we właściwym czasie.

Wywiad i kontrwywiad, jak zawsze będące ważnym czynnikiem, doskonale się wpasowały w te szersze struktury dowodzenia. Podczas II wojny światowej nadal sprawdzały się stare sposoby zdobywania informacji o siłach i zamiarach wroga, w szczególności Brytyjczycy stosowali rekonesans powietrzny, dostawali raporty od swoich agentów i od antyniemieckiego ruchu oporu oraz prowadzili techniczne analizy przechwyconego uzbrojenia, aby poszerzać zdobytą już wiedzę. Obie strony powołały także dość zaawansowane biura badań operacyjnych, których analitycy studiowali strumienie danych, aby ustalić, jak najlepiej wykorzystać własne zasoby i osłabić wroga. To właśnie podczas zmagań w latach 1939–1945 „*sigint*” (*signals intelligence*), czyli nasłuch sygnałów, zyskał w wielkiej grze szpiegowania wrogów znaczną przewagę nad rozpoznaniem osobowym – „*humint*” (*human intelligence*). Nigdzie nie było to równie ważne jak w przypadku bitwy o Atlantyk. Dla U-Bootów informacja, gdzie znajdują się konwoje, a dla alianckich marynarek

wojennych poznanie rozmieszczenia U-Bootów, dramatycznie zmieniała postać rzeczy. Nic dziwnego, że deszyfranci z Bletchley Park mieli pokaźną sekcję wywiadu morskiego raportującą bezpośrednio Admiralicji ani że admirał Dönitz tak bardzo polegał na bezcennej B-Dienst.

Jednak do zapobiegania atakom okrętów podwodnych i do niszczenia napastników potrzebna była technologia, czyli odpowiednia broń defensywna i ofensywna. Oczywiście dotyczy to wszystkich teatrów działań wojennych i wszystkich epok, ale zadziwiające jest, jak wymogi wojny światowej i niezwykłe znaczenie wygranej w bitwie o Atlantyk dla obu stron spowodowały, że w ciągu zaledwie jednego, 1943 roku, znacząco wzrosła liczba nowych sposobów wykrywania wroga i nowych rodzajów broni do zabijania. Ten konflikt, bardziej niż jakakolwiek inna bitwa na morzach, był wojną naukowców.

Jednak opracowanie nowych technologii do wykrywania i odpierania wroga albo do ścigania go i zniszczenia wymusiło z kolei bardziej efektywne ich stosowanie – znaczące poprawienie taktyki i szkolenia i to zarówno pojedynczych okrętów podwodnych, nawodnej eskorty i lotnictwa, jak i (przede wszystkim) współdziałających w grupie. Pod tym względem U-Booty miały dużą przewagę. Ich załogi składały się z samych ochotników, a niektórzy z niemieckich dowódców byli bardzo młodzi, ale wyjątkowo uzdolnieni. Postrzegali więc siebie jako elitarne oddziały. U-Booty miały jedno zadanie bojowe – zatapiać, i to nieprzerwanie, alianckie statki handlowe, marynarzy, a potem nie dać się samemu zatopić. Przez długi czas cieszyły się taktyczną przewagą, jaką zapewniła im wprowadzona przez admirała Dönitza zmiana sposobu atakowania – podczas nocnych spotkań na powierzchni morza. Miały także bardzo potężne systemy komunikacji

radiowej, jeśli więc jeden U-Boot natknął się na konwój, bardzo szybko dowiadywali się o tym pozostali członkowie wilczego stada i odpowiednio się ustawiali. Ponadto ich ofiary zwykle przemieszczały się bardzo powoli, co stwarzało wiele okazji do ataku. Dlatego nawet jeśli okręty podwodne czekały, aż konwoje dotrą do niepilnowanego przez lotnictwo obszaru na środku Atlantyku, nadal miały mnóstwo czasu na atakowanie.

Początkowo alianci mieli niewiele możliwości przeciwstawienia się tak silnym atutom. Nieliczne, posiadane przez Royal Navy lotniskowce (często zaledwie trzy lub cztery) trzeba było skierować tam, gdzie zapewniały osłonę powietrzną flotom bojowym i konwojom śródziemnomorskim. Podobne ważne zadania pochłaniały energię flotylli szybkich niszczycieli. Dlatego konwoje były eskortowane przez niewielką grupę małych, wolnych i często przestarzałych jednostek, które nie miały ochrony z powietrza na środkowym odcinku oceanu, w większości nie zostały wyposażone w sprzęt do wykrywania wroga i posiadały broń, której używało się podczas I wojny światowej. U-Boot mógł przegonić prawie każdy okręt alianckiej eskorty, przynajmniej na powierzchni, jeśli jego dowódca był skłonny zaryzykować, że zostanie wykryty – choć oczywiście ani ścigany, ani ścigający nie mógł poruszać się z pełną prędkością, gdy szalały potężne atlantyckie sztormy. Alianckim konwojom obiecano znacznie ulepszony sprzęt i nawet część zobowiązań zaczęto już realizować, ale czy możliwe było dostarczenie do Liverpoolu i Halifaksu na czas tego sprzętu oraz dywizjonów lotniczych?

Przywództwo i morale to dwa kolejne czynniki odgrywające niezwykle ważną rolę w bitwach, w których odczuwa się wielkie napięcie i strach oraz ponosi takie

straty jak przy niszczeniu konwojów. Jak czytelnik przekona się poniżej, element morale działał znacząco na korzyść jednej ze stron na późniejszym etapie kampanii atlantyckiej, od połowy 1943 roku, ale w tym względzie żołnierze na ogół mieli dość podobne podejście. Admirałowie Dönitz i Horton byli równorzędnymi przeciwnikami, a Horton otrzymał duże wsparcie, gdy w lutym 1943 roku marszałek lotnictwa John Slessor objął naczelne dowództwo RAF Coastal Command. Marszałek Slessor był zwolennikiem pokonania U-Bootów i gorącym orędownikiem współpracy lotnictwa z marynarką wojenną, mimo że często prowadziło to do sporów ze stojącym na czele Bomber Command marszałkiem lotnictwa Arthurem Harrisem na temat przydziału samolotów. Admirał Dönitz miał niezwykle kompetentnego zastępcę, kontradmirała Eberharda Godta, zajmującego się bieżącym zarządzaniem U-Bootami, ale niewiele personelu średniego szczebla. Dlatego ogromna odpowiedzialność spoczywała na barkach dowódców U-Bootów, a wielu z nich przeszło do legendy, podobnie jak asy lotnictwa podczas I wojny światowej. Niemieccy podwodniacy musieli kierować się zarówno instynktem zabijania, jak i instynktem przetrwania mimo bardzo wysokiego współczynnika strat – do czasu, aż napięcie stawało się zbyt wielkie. Jak czytelnik się wkrótce przekona, niewiele jest świadectw, aby morale aliantów – kapitanów, załóg okrętów, personelu Royal Navy czy marynarzy ze statków handlowych – się załamało, nawet gdy straty były największe, a ogólna sytuacja fatalna. Co więcej, zachodni alianci mieli dużo lepiej przeszkolonych oficerów w randze kapitanów i komandorów, nie mówiąc już o oficerach rezerwy marynarki wojennej, których w razie potrzeby można było rzucić do walki.

Ostatnim czynnikiem jest względna wielkość sił obu stron i ich wytrzymałość. Nie była to jedynie kwestia fizycznej i psychicznej odporności załóg w ciągu czternastodniowego konwoju. W grę wchodziło także podtrzymanie kampanii przez każdą ze stron poprzez uzupełnienia, napływ nowych okrętów i załóg, by zastąpiły stracone, i systematyczne budowanie potencjału bojowego swojej służby. Była to wojna totalna, wojna przemysłów i gospodarek, a najlepszą miarę wytrzymałości stanowiła liczba nowych U-Bootów w porównaniu z alianckimi okrętami wojennymi i samolotami, statkami handlowymi i nowymi załogami. Również w tym przypadku ktoś mógłby uznać, że na początku 1943 roku szala zwycięstwa przechylała się na korzyść admirała Dönitza. Z pewnością do takiego wniosku może doprowadzić informacja o liczbie systematycznie wytwarzanych U-Bootów. Ponadto niemiecka produkcja okrętowa mogła się bardziej skoncentrować na budowie okrętów podwodnych i kutrów torpedowych (S-Boot), natomiast brytyjskie stocznie musiały wyprodukować lekkie lotniskowce na potrzeby przyszłych operacji na Dalekim Wschodzie, nowe klasy krążowników i niszczycieli, sprzęt desantowy oraz okręty podwodne dla Royal Navy. Gdyby nie zdumiewające przyspieszenie amerykańskiego przemysłu wojennego na przełomie 1942 i 1943 roku, w zmaganiach na wielkość produkcji liczyłaby się tylko jedna strona. W każdym razie w czasie konferencji w Casablance nikt po stronie alianckiej nie oceniał ze zbyt wielkim optymizmem szans na Atlantyku.

Bitwa na morzu i triumf U-Bootów

Gdy we wrześniu 1939 roku Hitler zaatakował Polskę, Wielka Brytania i Francja wypowiedziały Niemcom wojnę, a sytuacja strategiczna na wodach atlantyckich i w Europie

Zachodniej była niezwykle podobna do tej sprzed ćwierć wieku, gdy państwa Entente Cordiale przystąpiły do wojny w reakcji na inwazję Niemiec na Belgię. Niewielkie Brytyjskie Siły Ekspedycyjne (British Expeditionary Force, BEF) ponownie przekroczyły kanał La Manche, aby stanąć u boku armii francuskiej. Inne kraje europejskie, podobnie jak Stany Zjednoczone, zachowały neutralność ze względu na zawarte porozumienia. Większość państw Wspólnoty Brytyjskiej (Australia, Kanada, Nowa Fundlandia, Nowa Zelandia i Związek Południowej Afryki, ale niestety nie rządzona przez Éamona de Valerę Irlandia) przystąpiły do walki, podobnie jak terytoria zależne od imperium brytyjskiego i Francji. Royal Navy zebrała swoją flotę w Scapa Flow i Dover, aby zamknąć Niemcom dwa wyjścia z Morza Północnego, oczywiście z wyjątkiem niewielkiej liczby niemieckich statków handlowych, które znajdowały się już na szerokich wodach oceanów. Powrót Churchilla na wysokie stanowisko rządowe jako pierwszego lorda Admiralicji, które zajmował także w 1914 roku, potwierdził, symbolicznie i fizycznie, ogólne wrażenie, że historia się powtarza. We flocie rozeszła się wiadomość: „Winston wrócił!”.

Dla niemieckiej marynarki wojennej dowodzonej przez admirała Raedera strategiczna sytuacja na morzach nie mogła być gorsza. Jego służba, co prawda, miała plany (słynny Plan Z) stworzenia potężnej transoceanicznej floty bojowej, z ogromnymi okrętami wojennymi, lotniskowcami i całą resztą, ale nawet nazistowskie Niemcy mające niezwykłe możliwości produkcyjne nie były w stanie zbudować takiej floty – nawet w jednej czwartej – do 1939 roku. Potrzebowały co najmniej czterech lub pięciu kolejnych lat, a admirał Raeder wierzył, że Führer przez ten czas będzie się trzymał z dala od wojny na dużą skalę.

Podobnie jak wielu generałów Wehrmachtu, srodze się zawiódł. Toteż niemiecka marynarka wojenna przystąpiła do wojny całkowicie nieprzygotowana liczebnie do zmierzenia się z flotami alianckimi i cierpiąca na niedostatek zasobów, które trafiały do niemieckiej armii i Luftwaffe. Nawet niemiecka flota podwodna była słaba, nieliczna i miała niewielki zasięg, a do tego została zmuszona do opływania Szkocji od północy, aby wydostać się szersze wody Atlantyku. Jej ogólna sytuacja przedstawiała się beznadziejnie.

Szanse niemieckiej marynarki wojennej wzrosły w najbardziej dramatyczny z możliwych sposobów w maju i czerwcu 1940 roku. Klęska Francji i Belgii oraz ewakuacja pokonanych Brytyjskich Sił Ekspedycyjnych spod Dunkierki oznaczały, że front zachodni przestał istnieć. Co gorsza, Luftwaffe mogła znów prowadzić operacje przeciw Wielkiej Brytanii z baz w Pas-de-Calais, a niemieckie okręty – swobodnie operować z Brestu i Żyrondy. Tę katastrofę pogłębiło jeszcze niezwykle szybkie zajęcie przez hitlerowców Holandii, Danii i Norwegii, co miało liczne konsekwencje strategiczne i geopolityczne. Wówczas wszystkie wody za kanałem La Manche i Morzem Północnym stanęły otworem przed niemieckimi okrętami nawodnymi i podwodnymi. Szanse jeszcze bardziej przechyliły się na korzyść Niemiec, gdy 10 czerwca 1940 roku Mussolini, z ostrożności zachowujący neutralność we wrześniu 1939 roku, oportunistycznie wypowiedział wojnę imperium brytyjskiemu i upadającej Francji. Cała nowa marynarka wojenna, w tym jedna z największych na świecie flot okrętów podwodnych, przystąpiła do konfliktu po stronie Berlina, a większość francuskich okrętów wojennych zrezygnowała z działań i rzuciła kotwice w Tulonie i portach Afryki Północnej.

W rezultacie – po bitwie o Anglię i przetrwaniu przez Brytyjczyków 1940 roku – zachodnie zmagania skoncentrowały się na bitwie o Atlantyk. Gdy tylko zmalało zagrożenie bezpośrednią inwazją Niemiec na Wielką Brytanię, różnych brytyjskich działań zapobiegających – takich jak pomoc marynarki wojennej dla Gibraltaru, Malty i Kairu, utrzymanie szlaków na Wschód biegnących wokół Przylądka Dobrej Nadziei, umieszczenie sił wojskowych (w tym należących do imperium i państw Wspólnoty Brytyjskiej) w Egipcie, Iraku i Indiach oraz podjęcie pierwszej ofensywy bombardowania strategicznego przeciw Trzeciej Rzeszy – choć niezmiernie ważnych, nie można było kontynuować bez stałego dopływu żywności, paliwa i amunicji na Wyspy Brytyjskie zza mórz oraz bez przetransportowania nowych brytyjskich dywizji i broni z Wielkiej Brytanii do Afryki i Indii. Ten prosty fakt strategiczny nie zmienił się, gdy Niemcy napadły na Związek Radziecki w czerwcu 1941 roku albo gdy Japonia zaatakowała Pearl Harbor w grudniu 1941 roku, a brawurowe wypowiedzenie wojny Stanom Zjednoczonym przez Hitlera zmieniły wojnę europejską w konflikt globalny. *De facto* znaczenie zwycięstwa w bitwie o Atlantyk tylko wzrosło z powodu decyzji Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych o stworzeniu na Wyspach Brytyjskich sił wojskowych liczących miliony żołnierzy, które w przyszłości miały dokonać inwazji na Europę Zachodnią.

Dlatego wówczas obrona szlaków morskich, wcześniej prowadzona w celu ochrony Wysp Brytyjskich, stała się gigantyczną walką alianckich flot i pierwszym krokiem na drodze prowadzącej do bezwarunkowej kapitulacji Niemiec i Włoch. Na szczęście dla Brytyjczyków zagrożenie ze strony niemieckiej floty nawodnej nigdy się w pełni nie

urzeczywistniło (przed czym przestrzegał admirał Raeder). Zatopienie dużego pancernika „Bismarck” w maju 1941 roku wyeliminowało największe niebezpieczeństwo, a operacja Channel Dash[12], podczas której inne niemieckie pancerniki przedarły się z Brestu do Niemiec w lutym 1942 roku, choć mocno zraniła dumę Royal Navy, spowodowała, że niemieckie okręty wojenne ponownie znalazły się na ograniczonych wodach, co pozwalało Home Fleet w Scapa Flow stale je obserwować, a Royal Air Force – wielokrotnie bombardować. Daremne i raczej bez entuzjazmu prowadzone wypady przeciw konwojom arktycznym nie stanowiły wyzwania dla alianckiego panowania na morzach. Mogły mu zagrozić jedynie okręty podwodne.

I bardzo dobrze się spisały. Liczba U-Bootów oddanych do dyspozycji admirała Dönitza stale rosła w 1942 roku, ich załogi zdobywały doświadczenie, a niemiecki sprzęt detekcyjny był coraz bardziej niezawodny. Zasięg tych łodzi wzrósł po wprowadzeniu okrętów podwodnych, zwanych „mlecznymi krowami”, zaopatrujących pozostałe w paliwo, a admirał Dönitz po mistrzowsku koordynował działania swoich wilczych stad. Przystąpienie Stanów Zjednoczonych do konfliktu stworzyło doskonałą okazję do podjęcia wzdłuż całego wciąż oświetlonego wschodniego wybrzeża Ameryki działań przeciw nowemu wrogowi i jego flocie handlowej, praktycznie nieprzygotowanej do prowadzenia tego typu wojny. Okręty podwodne o dłuższym zasięgu wysyłano dalej, gdzie odnosiły poważniejsze sukcesy w pobliżu Sierra Leone, wokół wschodnich Karaibów, u wybrzeży Buenos Aires i wokół Przylądka Dobrej Nadziei. Jednak admirał Dönitz nigdy nie przestał atakować kluczowych szlaków północnoatlantyckich.

Całkowite straty aliantów zwiększyły się z około 750 tys. ton ładowności w 1939 roku do zatrważającego poziomu 3,9 miliona ton w chaotycznym 1940 roku, jeszcze wzrosły w 1941 roku do 4,3 miliona ton, a potem ponownie podskoczyły w 1942 roku, jak już wspominałem, do kolosalnego poziomu 7,8 miliona ton. Oczywiście ogromne straty ponoszono też w innych regionach – u wybrzeża Dunkierki, na południowym Atlantyku, na Morzu Śródziemnym i w latach 1941–1942 na Dalekim Wschodzie – ale najcięższe straty (na przykład 5,4 miliona ton sumarycznie w 1942 roku) odnotowano na północnym Atlantyku. Dla porównania straty U-Bootów admirała Dönitza w tych latach utrzymywały się na umiarkowanym poziomie: około 12 okrętów w 1939 roku i około 35 w 1941 roku, a w 1942 roku wzrosły do 87. Zatopienie tylu U-Bootów nie było groźne, gorzej natomiast było ze stratami okrętów handlowych i ich doświadczonych załóg[13].

Nic dziwnego zatem, że straty na morzu w marcu 1943 roku tak przeraziły Churchilla i Admiralicję. Alianccy stratedzy obawiali się, że skoro wilcze stada admirała Dönitza mogły wyrządzać tak poważne szkody w ciemności i przy sztormowej pogodzie – główne ataki ustały dopiero po 20 marca, gdy nad te już i tak niespokojne wody nadciągnął potężny atlantycki huragan – to jak konwoje przetrwają przy lepszym oświetleniu i ładniejszej pogodzie, gdy księżyc roztoczy blask na wodzie. Czy w maju i czerwcu straty znów wzrosną dwukrotnie? Czy coraz trudniej będzie wytropić okręty podwodne i je zatopić? Triumfujące załogi U-Bootów i ich zdeterminowany admirał zapewne na to liczyli.

Jednak tak korzystne dla jednej strony wyniki marcowych potyczek nigdy się nie powtórzyły. W rzeczywistości okazały się punktem kulminacyjnym ofensywy niemieckich okrętów

podwodnych przeciw alianckiej żegludze handlowej, chwilowym szczytem, po którym nastąpił tak gwałtowny spadek, że zmiana zadziwiła obie strony. Trudno sobie przypomnieć jakąkolwiek inną odmianę losów wojny, która zaszłaby tak szybko i miałaby tak decydujące długofalowe implikacje[14].

Właśnie dlatego należy się bliżej przyjrzeć bohaterskiej bitwie o konwoje od marca do maja 1943 roku, gdy bilans korzyści zmienił się tak zdecydowanie, że nastąpiło przejście od triumfu U-Bootów do ich klęski. Na szczęście źródła historyczne na temat przebiegu tej bitwy są tak doskonałe, że można godzina po godzinie prześledzić ruchy prawie wszystkich okrętów podwodnych i zwrot każdego konwoju[15].

Marzec zaczął się źle dla aliantów. W czasie gdy amerykańscy, brytyjscy i kanadyjscy dowódcy naczelni na konferencji na temat konwojów atlantyckich wypracowywali stanowisko dotyczące stref kontroli, uzupełnień i pozostałych kwestii, pewny swego admirał Dönitz wysyłał coraz więcej okrętów podwodnych, aby dołączały do każdego z czterech głównych wilczych stad, które stworzył na środkowym Atlantyku – zwykle działały dwa w środku i po jednym na północnym i południowym skrzydle. Ponadto na tym etapie wojny wywiadów i kryptologów Niemcy mieli znaczną przewagę. B-Dienst dostarczała swojemu szefowi doskonałych i kompletnych danych na temat czasu i kursu alianckich konwojów, niekiedy nawet zanim jeszcze opuściły port. Z kolei deszyfranci z Bletchley Park i z Admiralicji mieli trudności z odczytaniem niemieckich wiadomości przez wiele dni po ich wysłaniu. W efekcie pasterze, choć dzielni, znajdowali się w bardziej niż zazwyczaj niekorzystnej sytuacji, byli

słabsi niż zwykle i poruszali się po omacku w ciemności. Wilcze stada były gotowe do uderzenia.

Dzięki temu dokonały one pogromu konwoju SC 121, który 5 marca 1943 roku wypłynął z Nowego Jorku do różnych brytyjskich portów. Mimo że pogoda była fatalna, niektóre U-Booty nie odbierały sygnałów, a później wyruszyło jeszcze kilka wzmocnień alianckiej eskorty, admirał Dönitz miał dużo większe szanse. Znakomity ekspert od tych marcowych potyczek, Jürgen Rohwer, skrupulatnie przedstawił ugrupowanie bojowe:

> SC 121 [...] składał się pierwotnie z 59 okrętów i [...] był eskortowany przez Grupę Eskortową A3 pod dowództwem kapitana Heinemana z U.S. Navy, złożoną z kutra amerykańskiej straży przybrzeżnej „Spencer", amerykańskiego niszczyciela „Greer", kanadyjskich korwet „Rosthern" i „Trillium" oraz brytyjskiej korwety „Dianthus". Dowódca U-Bootów [Dönitz] wysłał przeciw temu konwojowi grupę Westmark, obejmującą U-405, U-409, U-591, U-230, U-228, U-566, U-616, U-448, U-526, U-634, U-527, U-659, U-523, U-709, U-359, U-332 oraz U-432. Jednocześnie zarządził, aby U-229, U-665, U-641, U-447, U-190, U-439, U-530, U-618 oraz U-642 [...] uformowały drugą linię patrolową, Ostmark, na przewidywanej trasie konwoju[16].

Było zatem 59 powolnych i podatnych na ataki statków handlowych i początkowo tylko pięć okrętów eskorty przeciw 26 U-Bootom. Do trzeciego dnia bitwy konwój nie miał też osłony z powietrza – która zresztą na niewiele mogła się przydać, ponieważ okręty podwodne atakowały głównie nocą. Efektem była ciężka przeprawa od 7 do 10 marca, gdy admirał Dönitz odwołał swoje U-Booty. Zatonęło 13 statków handlowych o łącznej ładowności 62 tys. ton,

lecz nie ucierpiał ani jeden U-Boot. Był to chyba najbardziej nieproporcjonalny, jednostronny wynik bitewny w całej wojnie – i głęboko satysfakcjonujący Hitlera, któremu admirał Dönitz regularnie składał raporty.

Na początku marca przez Atlantyk płynęło jeszcze kilka innych konwojów, którym warto poświęcić uwagę. Konwój ON 170, na przykład, mądrze skierowano przez północne wody, z dala od śmiertelnie niebezpiecznych miejsc bitewnych na środkowym Atlantyku, dzięki czemu przepłynął bez strat i nie napotkał (o ile wiadomo) żadnego U-Boota. To przypadek, gdy pasterze opiekujący się owcami wybrali wysoko położone alpejskie przełęcze, aby uniknąć pełnych wilków dolin poniżej. Wiele alianckich konwojów przetrwało jednak przeprawę bez szwanku dzięki sprytnie wybranej trasie albo po prostu dlatego, że admirał Dönitz wysłał wszystkie swoje okręty podwodne, by zapolowały na inny konwój.

Bardziej skomplikowany był los konwoju HX 228. Musiał on sobie wywalczyć drogę przez Atlantyk między 7 a 14 marca w szaleństwie i zamieszaniu, które mogą przypominać historykom morskim przemieszanie okrętów Nelsona z flotą francuską w bitwie u ujścia Nilu w 1798 roku. W pewnym momencie tej atlantyckiej potyczki niszczyciel HMS „Harvester”[17] staranował U-444. Jego wał napędowy wkręcił się w ster okrętu podwodnego i został dopiero uwolniony przez francuską fregatę „Aconit”[18], która staranowała i zatopiła U-Boota. HMS „Harvester” został storpedowany następnego dnia, a „Aconit” zatopiła U-Boota, który tego dokonał, czyli U-432. Ostatecznie HX 228 stracił tylko cztery statki handlowe oraz niszczyciela, a eskorta – do której, wlokąc się, dołączył pierwszy lotniskowiec eskortowy, USS „Bogue”[19], co stanowiło zapowiedź zmian w przyszłości –

w dobrym stanie przetrwała bitwę. Załogi U-Bootów składały się ze wspaniałych i nieustraszonych ludzi, ale brytyjscy, amerykańscy i kanadyjscy marynarze – nieliczne stare wygi, a także mnóstwo oficerów i żołnierzy świeżo zwerbowanych do marynarek wojennych i flot handlowych – w tym przypadku pokazali, że dorównują im pod względem zaradności.

Choć te wydarzenia zwiastowały odzyskanie przez aliantów panowania na morzach i oceanach, zostały jednak przyćmione przez dokonania U-Bootów w starciach z konwojami HX 229 i SC 122 od 16 do 20 marca. Był to najbardziej przerażający moment – i to nie tylko ze względu na los tych dwóch grup statków handlowych, ale też ogólną strategię konwojów.

W przeciwieństwie do klasycznych bitew lądowych (między Grekami a Spartanami albo księcia Wellingtona z Napoleonem Bonaparte), gdzie każda ze stron miała mniej więcej podobny skład wojsk, przeciwników w bitwie na Atlantyku wszystko różniło. U-Booty admirała Dönitza były, z grubsza rzecz biorąc, takie same, choć kapitan i załoga okrętu podwodnego starszego typu, jak typ VII, z pewnością zazdrościli szybszych, większych i lepiej wyposażonych maszyn typu IX – niepotrzebnie, jak się okazało – ale wszystkie one były w stanie wypłynąć daleko na Atlantyk, strzelać torpedami i szybko zejść pod wodę, aby uniknąć kontrataku[20]. Natomiast alianckie konwoje składały się z pstrej mieszaniny starych, parowych trampów, rudowęglowców, tankowców, statków pocztowych i pasażerskich oraz statków chłodni[21]. Przewożone przez nie ładunki były równie niejednorodne – ziarno, siemię lniane, mięso, zaopatrzenie armii, paliwo samolotowe, cukier, boksyty (na aluminium), stal, tytoń, „produkty afrykańskie” (prawdopodobnie olej roślinny i twarde

drewno) oraz wszystko inne, czego potrzebował prowadzący wojnę czterdziestomilionowy naród. Brytyjskie i amerykańskie statki handlowe dostały wsparcie łodzi pływających pod banderami panamską, norweską, grecką, polską i holenderską. Jedną z niezamierzonych konsekwencji agresji Hitlera było to, że ograniczony potencjał bojowy wyspiarskiego państwa został wzmocniony przez znaczną liczbę zagranicznych załóg statków handlowych i ich maszyn, zagranicznych pilotów myśliwców i bombowców oraz zagranicznych żołnierzy piechoty – a Wielka Brytania z radością przyjęła ich wszystkich.

Losy konwojów HX 229 i SC 122 potwierdziły, że Royal Navy zmierzyła się z jednym z największych wyzwań logistycznych w całej historii wojen. W każdej chwili na pełnym morzu znajdowały się tysiące alianckich statków handlowych – przypuszczalnie do 20 konwojów, plus setki niezależnie pływających jednostek. Linie rozciągały się od Trynidadu do New Jersey i z Adelaide po Przylądek Dobrej Nadziei, a większość statków ostatecznie trafiała na krytyczne przejście przez północny Atlantyk. W miarę rozwoju wojny na morzu konwoje musiały być coraz większe, co samo w sobie nie było złe. W trakcie dyskusji o kryzysie spedycyjnym na konferencji w Casablance Patrick M. S. Blackett, szef wydziału badań operacyjnych Admiralicji, wywarł ogromne wrażenie na słuchaczach, przedstawiając analizy, które pokazywały, że konwój złożony z 60 albo nawet 90 okrętów zapewnia bardziej efektywny transport dóbr przez Atlantyk niż konwój złożony z 30 jednostek. Liczba okrętów eskorty pozostawała mniej więcej taka sama, gdyż bardziej ograniczały ją możliwości produkcyjne stoczni okrętowych i inne obowiązki (operacja Torch) niż cokolwiek innego. Poza tym U-Booty miały

ograniczoną liczbę dni i godzin do atakowania, a także skończoną liczbę torped. Te analizy matematyczne wzmocniły przekonanie strategów, że system konwojów był najlepszym rozwiązaniem, lecz w praktyce nadal istniał problem – jak, do licha, przeprowadzić tak liczną i różnorodną grupę statków handlowych z jednego krańca oceanu na drugi, zwłaszcza gdy alianckie okręty wojenne również stanowiły zbieraninę różnego rodzaju jednostek: niszczycieli, fregat, korwet, kutrów, trawlerów i innych?

Jedno z rozwiązań, które pojawiło się prawie na samym początku wojny, polegało na prostym podziale na „szybkie” i „wolne” konwoje. Miało to wiele konsekwencji, w tym różnice w nazewnictwie (SC, czyli *slow convoy*, oznaczało wolny konwój, a HX – szybszy, ponieważ zwykle wychodził on z dużego portu w Halifaksie albo z samego Nowego Jorku). Konwoje mogły wyruszać z różnych portów i być tak skoordynowane, aby docierały do Wielkiej Brytanii (a w drodze powrotnej do portów wschodniego wybrzeża Ameryki) w różnych dniach. Wolniejszą eskortę, jak slupy i uzbrojone trawlery, przydzielano na ogół do ochrony wolniejszych konwojów. Rozkład patroli powietrznych można było dostosować odpowiednio do prędkości konwoju. Alianckie okręty wojenne, które wysłano, aby na środku oceanu dołączyły do konwoju, mogły dostać rozkaz udzielenia pomocy innemu konwojowi, gdyby został na niego przypuszczony ciężki atak. Oczywiście, ku wściekłości wszystkich dowódców eskorty, we wszystkich konwojach – tych szybkich i tych wolnych – byli maruderzy. Jakże mogło być inaczej w grupie 40, 50 czy 60 przypadkowo zebranych jednostek pływających? W sumie, ekspediowanie dużych konwojów i dzielenie statków handlowych na szybkie i wolne grupy miało wiele sensu. Co

jednak by się stało, gdyby U-Bootów było po prostu nieporównanie więcej?

Już 13 marca 1943 roku B-Dienst miała dowód, że z Nowego Jorku wysłano wolny konwój SC 122 (51 różnych statków z czterema czy pięcioma okrętami najbliższej eskorty). Kilka dni później z tego samego portu miał wyruszyć jego śladem szybki konwój HX 229 (41 statków z czterema okrętami eskorty), o czym wówczas jeszcze Niemcy nie wiedzieli. Jednak wywiad dał admirałowi Dönitzowi dość czasu na wysłanie zachodniej grupy patrolowej, aby przygotowała się do ataku, oraz poinstruowanie dodatkowych grup U-Bootów, by przemieściły się na zachód, w kierunku kluczowej strefy na środku oceanu. Na podstawie analizy wykresów trasy, strat i raportów konwojów (w tym czasie dalej na północ, u wybrzeży Grenlandii, jeszcze znajdował się znacznie szybszy, złożony z 25 statków konwój HX 229A), a zwłaszcza z przeprowadzonej przez Jürgena Rohwera rekonstrukcji manewrów poszczególnych U-Bootów, czytelnik zyskuje nie tylko pojęcie o złożoności całej sytuacji, ale także jej ogromie. Correlli Barnett trafnie stwierdził: „Można powiedzieć, że po raz pierwszy starcie w wojnie podwodnej zyskało skalę i decydujący charakter wielkich bitew flotylli w przeszłości”[22]. Tak naprawdę, aby znaleźć dobry odpowiednik historyczny tej sytuacji, należałoby sięgnąć do wielodniowych, zawziętych walk w połowie XVII wieku między flotami holenderską a brytyjską.

Wydawało się, że niemiecki atak na te dwa konwoje przebiega jak w zegarku, choć pewną rolę odegrał też szczęśliwy traf. U-653, z powodu problemów z silnikiem, powoli kierował się na zachód do punktu przekaźnikowego, gdy na horyzoncie dostrzegł zbliżający się konwój HX 229

zmierzający ku brytyjskim portom. Jego kapitan, zdeprymowany, lecz zaradny komandor podporucznik Feiler, zanurkował na dłuższy czas, aby cały konwój przeszedł nad nim. Gdy wynurzył się na powierzchnię, ocean był pusty. Konwój popłynął dalej, a U-653 wysłał wiadomość o nim do kwatery admirała Dönitza, który natychmiast podjął działania. Na tę wiadomość odpowiedziało 21 okrętów podwodnych, co stanowi przekonujący dowód, jak komunikacja elektroniczna zmieniła sztukę prowadzenia wojny[23].

Morze było strasznie wzburzone, ale wilcze stada parły naprzód, czując, że trafia im się wyjątkowa okazja. Jasna księżycowa noc z 16 na 17 marca doskonale nadawała się na polowanie, za co wiele statków handlowych miało zapłacić wysoką cenę. Tutaj atakującym dał przewagę także fakt, że tej samej nocy dowódcy eskorty HX 229 postanowili zmniejszyć prędkość konwoju, aby maruderzy mogli go dogonić, a wprowadzając to postanowienie w życie, niestety wpadli na pierwszą grupę U-Bootów. Gdyby nie podjęto tej decyzji, okręty podwodne „z pewnością przeszłyby za rufą”[24]. Jednak gdy tylko wykryły konwój, dowódca jego eskorty komandor podporucznik Luther na niszczycielu HMS „Volunteer”[25] niewiele mógł zrobić, aby przeprowadzić swój konwój bezpiecznie. Jego radionamiernik HF-DF[26] zlokalizował dwa oddalone o 32 kilometry i zbliżające się U-Booty, musiał więc wysłać część eskorty, aby je odciągnąć. Jeśli nawet jedna grupa U-Bootów nie trafiłaby do celu, innym z pewnością by się to udało. W tym czasie admiralicje amerykańska i brytyjska odbierały sygnały U-Bootów wokół całego konwoju, więc zmiany kursu, które miałyby doprowadzić do uniknięcia kontaktu z jedną z grup atakujących, jedynie zbliżałyby HX 229 do innych napastników.

Dlatego około godziny dziesiątej w księżycową noc 16 marca kapitan U-603 ujrzał powoli przepływający cały aliancki konwój, z szeroko rozstawionymi czterema okrętami eskorty. W tym okresie admirał Dönitz wyposażył swoje okręty podwodne w zabójcze torpedy FAT, które poruszały się zadanym kursem w linii prostej z prędkością 30 węzłów, a potem zygzakowały, aby uniemożliwić przeciwnikowi manewry wymijające. Na horyzoncie znajdowało się mnóstwo celów, a U-603 był w stanie podejść do nich na odległość 3 tys. metrów, więc umiejętność zygzakowania w tym przypadku była raczej niepotrzebna. Okręt podwodny odpalił trzy przednie torpedy, a potem – tylną. Gdy rozległy się satysfakcjonujące odgłosy detonacji, zanurzył się pod wodę. Frachtowiec „Elin K.” zatonął w cztery minuty. Ponieważ eskorta konwoju zajęła się podejmowaniem z wody rozbitków i wypatrywaniem U-603, północna flanka konwoju była praktycznie odsłonięta. Kapitan porucznik Mansek z U-758 mógł zacząć strzelać niczym kowboj w saloonie. „O godzinie 23:23 Mansek odpalił torpedę FAT we frachtowiec o ładowności 6 tys. ton w kolumnie sterburtowej, minutę później [torpedę] G 7e we frachtowiec o ładowności 7 tys. ton, o godzinie 23:25 torpedę FAT w tankowiec o ładowności 8 tys. ton za nim i o godzinie 23:32 G 7e we frachtowiec o ładowności 4 tys. ton” – cztery odpalenia torped w ciągu dziewięciu minut[27]. Holenderski frachtowiec „Zaanland”[28] i jego amerykański sąsiad „James Oglethorpe” zostały trafione. Pierwszy z nich poszedł na dno, a drugi, walcząc z pożarem na pokładzie, tymczasowo zwolnił (później tej samej nocy ostatecznie pokonał go U-91).

W efekcie alianckie statki handlowe weszły między atakujących i nawet te płynące w wewnętrznych kolumnach

mogły zostać trafione tymi torpedami, które nie napotykając przeszkody, przeszły przez zewnętrzne linie. Jakie to miało znaczenie dla całej sprawy? Oczywiście dwa statki handlowe zostały zatopione, a zatem było o dwa mniej w tej nielicznej flocie, która mogła pływać w tę i z powrotem przez Atlantyk. Była jeszcze kwestia załóg – choć wielu marynarzy zostało uratowanych dzięki pomocy załóg niszczyciela HMS „Beverly" i korwety HMS „Pennywort"[29] – w pewnym momencie tej chaotycznej nocy główny konwój miał przez chwilę tylko *jeden* okręt eskorty. Praktycznym aspektem, który należy odnotować, było to, że „Zaanland" przewoził ładunek mrożonego mięsa, pszenicy i cynku, a „James Oglethorpe" transportował stal, bawełnę i żywność w swoich ładowniach, a na pokładzie samoloty, ciągniki i ciężarówki dla armii amerykańskiej.

Trudno, a być może to nawet niemożliwe, aby po 65 latach wczuć się w myśli dowódców tych czterech okrętów eskorty, na których spoczywała tak ogromna odpowiedzialność (tego dnia miał jeszcze do nich dołączyć piąty okręt – HMS „Mansfield"). Nie podzielali psychicznego nastawienia, powiedzmy, Alanbrooke'a, który przeżywał znacznie większe obawy i frustracje, o czym świadczą jego pamiętniki z okresu konferencji w Casablance i późniejszych przygnębiających miesięcy[30]. Nie należeli też do świata zwykłych żołnierzy, marynarzy i lotników, którzy (prawie wszyscy) zostali oderwani od cywilnego życia i wrzuceni w nowe, pełne niebezpieczeństw, trudności i strachu w tej – wydawałoby się – wiecznie trwającej wojnie. Dowódcy eskorty konwoju funkcjonowali na pośrednim poziomie – podobnie jak niemieccy dowódcy U-Bootów – i mieli ogromne obowiązki do wypełnienia, trudności do przezwyciężenia i straty do

przełknięcia[31]. Jednak właśnie od ludzi na średnim szczeblu dowodzenia zależały wówczas losy wojny.

Pół godziny po północy 17 marca U-435 trafił torpedą amerykański frachtowiec „William Eustis”, a ten natychmiast stanął i zaczął się przechylać. Dowódca konwoju, komandor podporucznik Luther, który dopiero zdążył wrócić do głównej części konwoju i zorientować się, że jego koledzy z eskorty zbierają rozbitków kilka kilometrów dalej, natychmiast skierował swój niszczyciel HMS „Volunteer” na tył konwoju. Tam znalazł uszkodzony frachtowiec „William Eustis”, który zrzucił łodzie ratunkowe, ale wielu członków jego załogi znajdowało się w wodzie i z różnych stron wołało o pomoc. Była to jedna z tych sytuacji, w których nie ma dobrych, oczywistych rozwiązań – tylko złe i jeszcze gorsze. Odrzucając usilne prośby kapitana i głównego inżyniera statku handlowego (którzy wdrapali się na pokład niszczyciela), aby podjąć próby ratowania o świcie, komandor podporucznik Luther zabrał tylu rozbitków, ilu zdołał znaleźć, a potem z obawy, że załoga U-Boota może wejść na pokład ostrzelanej jednostki i zdobyć ważne kody i dokumenty, posłał na dno frachtowiec „William Eustis” i wrócił do konwoju.

Była dopiero godzina 2:50 rano, gdy przeciążony niszczyciel ponownie dołączył do konwoju, gdzie jego załoga dostrzegła odległe wybuchy kolejnego tonącego frachtowca. Dwie godziny później kapitan porucznik Zurmühlen z U-600 przeprowadził jeden z najwspanialszych ataków torpedowych w dziejach II wojny światowej, odpalając salwę czterech torped FAT z dziobu, a następnie – jedną z tylnej wyrzutni torpedowej, na zupełnie niechronioną sterburtową flankę konwoju. W ciągu kilku minut w brytyjski frachtowiec „Irena” i statek wielorybniczy „Southern Princess” trafiły pojedyncze

torpedy, a w amerykański frachtowiec „Irénée du Pont” – dwie. HMS „Mansfield” uratował rozbitków. Gdy nadszedł świt, jedyne co można było zrobić, to zatopić opuszczone i uszkodzone statki handlowe. Połowę tego niewdzięcznego zadania wykonała korweta HMS „Anemone”[32], a dokończył je U-91, który przybył na miejsce po godzinie do dwóch później. Brytyjskie okręty eskorty były wówczas przepełnione uratowanymi marynarzami.

Dalej na wschodzie rozpoczęło się spotkanie konwoju SC 122 z furiami. Pięćdziesiąt jeden jednostek miało do ochrony siedem okrętów eskorty, w tym amerykański niszczyciel USS „Upshur” i specjalnie wyposażony statek ratunkowy „Zamalek”[33]. Tej samej strasznej nocy U-338 pośpiesznie zdążał na zachód, aby dołączyć do ataku na HX 229. Około godziny 2:00 jego dowódca, kapitan porucznik Kinzel, dostrzegł na horyzoncie w odległości 20 kilometrów liczną grupę statków – księżyc w pełni naprawdę sprzyjał polowaniu. Pierwsze dwie torpedy Kinzela trafiły i zatopiły brytyjskie frachtowce „Kingsbury” i „King Gruffydd”. Druga salwa (również złożona z dwóch torped) wbiła się w holenderski czteromasztowy frachtowiec „Alderamin”[34] i rozerwała go na trzy części. Zniknął pod wodą w ciągu dwóch minut. Odwracając się od tego chaosu, U-338 odpalił torpedę rufową w kolejny pobliski statek. Torpeda nie trafiła w tę jednostkę, dla której była przeznaczona, tylko przeszła przez środek konwoju do samego końca, gdzie wyrwała ogromną dziurę w burcie brytyjskiego statku handlowego „Fort Cedar Lake”. Pięć torped, cztery statki.

Gdy nadszedł ranek, alianckie dowództwo marynarki wojennej dowiedziało się, że spotkała je podwójna klęska: zniszczenie dwóch konwojów z niezbędnym zaopatrzeniem oraz perspektywa, że admirał Dönitz rzuci więcej U-Bootów

do tej wielkiej walki. Konwoje jeszcze się ze sobą nie połączyły, co nastąpiło dopiero w nocy z 17 na 18 marca, ale ogólny obraz był oczywisty. Na środku Atlantyku duża liczba alianckich statków handlowych – 70 lub 80, a może nawet więcej – i ich ładunków, bez dostatecznej eskorty, wpadła w ręce wroga, którego okręty podwodne zbierały się, aby zadać ostateczny cios.

Jednak wraz z nadejściem świtu rozjaśniło się, a wówczas nadleciały samoloty. Nie było nic równie strasznego, co mógł zobaczyć, a także usłyszeć dowódca U-Boota, jak odgłos zbliżającego się alianckiego samolotu. To naprawdę była gra w papier, kamień i nożyce. Statki handlowe były łatwymi ofiarami dla U-Bootów i ich torped, ale U-Booty – nawet te, które zdecydowały się pozostać na powierzchni i walczyć – miały znacznie mniejszą siłę ognia niż lotnictwo. W wielu przypadkach okręt podwodny miał zaledwie minutę czy dwie na oddanie strzału, ponieważ samoloty przelatywały tak szybko. Jedyne, co mógł zrobić dowódca U-Boota, to natychmiast się zanurzyć i przeczekać na dużej głębokości. Spośród całego sprzętu wojskowego aliantów najgorsze dla nich były cataliny, liberatory, sunderlandy i wellingtony – niczym
nazgule niebios. Właśnie dlatego U-Booty czekały z atakiem na alianckie statki handlowe do czasu, aż znajdą się na środku Atlantyku, gdzie nie dolatywały samoloty.

17 marca 1943 roku ten bezpieczny dla U-Bootów obszar na środku Atlantyku przestał istnieć. Wskutek nalegania Western Approaches Command kilka pierwszych Liberatorów B-24 dalekiego zasięgu wyleciało z bazy nieopodal Londonderry w Irlandii Północnej. Z wielu powodów wszystkie dywizjony RAF Coastal Command (w Irlandii Północnej i Szkocji oraz na Islandii i Hebrydach) były w tamtym czasie znacznie osłabione, ale liberatory

mogły przynajmniej dolecieć do najbliższego konwoju – SC 122. W ciągu dnia ich piloci kilka razy wypatrzyli U-Booty i przeprowadzili na nie sześć ataków, zanim musieli wrócić do bazy. Żaden okręt podwodny nie został zniszczony ani nawet uszkodzony, ale wielokrotnie zmuszono je do wejścia w zanurzenie. Jedynym statkiem w całym konwoju, który tego dnia został zatopiony (ponownie przez nieustraszonego kapitana porucznika Kinzela z U-338), był panamski frachtowiec „Granville" przewożący zaopatrzenie dla armii amerykańskiej.

Natomiast konwój HX 229 nie znalazł się jeszcze w zasięgu ochrony powietrznej lotnictwa, a kilka okrętów eskorty głównej kolumny konwoju, które albo jeszcze do niego nie dotarły po podjęciu rozbitków, albo podążały według namiaru sonaru, było całkowicie przeciążonych obowiązkami. Dzięki temu atakujący zdołali zniszczyć holenderski „Terkoelei" i brytyjski „Coracero"[35]. Gdy zapadła noc, podczas której była doskonała widoczność, U-Booty ponownie ruszyły do ataku na konwój. Wówczas jednak pojawił się B-24, w dość krótkim czasie namierzył okręty podwodne i zrzucił bomby głębinowe najpierw na dwa U-Booty, a potem – na trzy, a gdy zabrakło mu już bomb głębinowych, ostrzelał z karabinów maszynowych szósty. Żaden z okrętów podwodnych nie został zniszczony, ale ich załogi straciły zapał. Liberator przebywał w powietrzu 18 godzin, czyli o dwie dłużej od zalecanego czasu. Konwojowi SC 122 nie był jednak pisany spokój. Stracił kolejne dwa cenne statki – „Zouave"[36] (bezpośrednio trafiony przez U-305) i „Port Auckland" (uszkodzony przez tego samego U-Boota i przypuszczalnie dobity przez kapitana porucznika Kinzela).

Po zatonięciu tych dwóch kolejnych statków handlowych za dnia HMS „Volunteer" został wysłany na sterburtę

konwoju, ale jego urządzenia radiolokacyjne szwankowały, a kilka innych okrętów eskorty zbierało rozbitków. Można przypuszczać, że komandor podporucznik Luther wykazał się wielką odwagą, wielką zaciętością albo obiema cechami, ale dopiero po zatonięciu „Terkoelei” i „Coracero” dowódca konwoju „pomyślał, że nadszedł czas, aby poprosić o pomoc”. (Jednym z cudownych korzyści ubocznych z czytania wiadomości tych dowódców eskorty, albo kapitana jednego z okrętów, jest okazja do podziwiania ich skłonności do niedopowiedzeń). Wówczas dowódca jednego z szybszych amerykańskich statków handlowych, „Mathew Luckenbach”, postanowił wyłamać się z konwoju i popłynąć przodem, mimo powtarzania wiadomości przez eskortę i komandora konwoju. Został zatopiony dwa dni później, ale część załogi się uratowała.

Jeszcze zanim komandor podporucznik Luther nadał prośbę o pomoc, obie admiralicje postanowiły rzucić większe siły do bitwy. Dla admirała Dönitza było to znacznie łatwiejsze, ponieważ miał już świeże U-Booty na Atlantyku. Brytyjscy stratedzy stanęli przed dużo trudniejszym zadaniem, gdyż na północnym Atlantyku w tym czasie było wiele cennych konwojów. Istniało spore prawdopodobieństwo, że dwa gibraltarskie konwoje: KMS 11 (62 statki handlowe i 9 okrętów eskorty) i KMF 11 (9 transportowców, 2 okręty eskorty i niszczyciele oderwane od innych obowiązków) będą musiały sobie wywalczyć drogę przez Zatokę Biskajską, gdzie mogły napotkać nie tylko kolejną grupę U-Bootów, ale także niemieckie bombowce dalekiego zasięgu. Nie można więc było zabrać im żadnego okrętu eskorty. Konwój ON 172 (17 statków handlowych z 6 okrętami eskorty), znajdujący się na południe od przylądka Farvel, nie dość, że był za daleko, to jeszcze na obszarze, gdzie zbierało się kolejne wilcze stado.

Wreszcie konwój ON 173 (39 statków handlowych z 6 okrętami eskorty), przepływający daleko na północ od miejsca bitwy, sam był bardzo słaby. Korwety wysłane z St. John's jako wzmocnienie nie były dość szybkie, więc nie zdążyły dotrzeć na czas, a dwa amerykańskie niszczyciele wysłane z Islandii zostały uszkodzone przez silne sztormy 17 i 18 marca.

Podobnie sprawy miały się z alianckimi samolotami – tak niezwykle ważnymi i tak nielicznymi. Ze względu na bardzo marny w tamtym czasie kontakt między samolotami a statkami liberatory, sunderlandy i inne maszyny często nie potrafiły połączyć się z konwojami. Dlatego 18 marca doszło do kolejnych strat wśród alianckich statków. Jednym z nich, jak na ironię, był „Walter Q. Gresham", czyli jeden z pierwszych niedawno zbudowanych przez Amerykanów statków klasy Liberty, których masowa produkcja miała w przyszłości rozwiązać problemy braku dostatecznej liczby jednostek transportowych. Drugim zatopionym statkiem był nowoczesny „Canadian Star"[37]. Przepracowana załoga korwety HMS „Anemone" podjęła rozbitków z tych dwóch statków, więc wraz z wcześniej ocalonymi miała już na pokładzie 163 wyczerpanych cywilów, w tym sześć kobiet i dwoje dzieci. Następnie wróciła na pozycję i spędziła całą noc na odciąganiu atakujących U-Bootów od konwoju HX 229. Czasami sonar działał, a czasami – nie. Dwukrotnie zawiodły wyrzutnie Hedgehog[38]. Bomby głębinowe działały, ale zanim dotarły na zadaną głębokość, okręty podwodne zdążyły już odpłynąć. Tej nocy na HMS „Anemone" spało wielu rozbitków. Konwój SC 122 miał to szczęście, że towarzyszył mu odpowiedni statek ratowniczy.

19 marca ogromna mapa północnego Atlantyku z nakresami, która zajmowała całą ścianę stanowiska dowodzenia w Admiralicji, przedstawiała niezwykłą scenę.

Sygnały wrogich U-Bootów były odbierane praktycznie ze wszystkich kwadrantów oceanu. Konwoje gibraltarskie weszły w silny ogień okrętów podwodnych i samolotów, gdy mijały północno-zachodni kraniec Hiszpanii. Daleko na północy konwój HX 229A uniknął spotkania z U-Bootami, ale trafił na góry lodowe. Bardzo duży duński statek wielorybniczy „Svend Foyn" przewożący wielu cywilów pogrążył się w lodowatym morzu, niedaleko od miejsca, gdzie zatonął „Titanic". Jedynym pocieszeniem było to, że konwoje HX 229 i SC 122 dotarły wreszcie w obręb 960-kilometrowej strefy zasięgu lotnictwa z alianckich baz w Irlandii Północnej i na Islandii, a sponiewierane załogi statków handlowych i ich nawodna eskorta mogły obserwować, jak liberatory, Latające Fortece, sunderlandy i cataliny naprowadzały okręty wojenne na U-Booty i przyłączały się do ataku. Jednak niektórzy kapitanowie U-Bootów wciąż stawiali opór, w tym kapitan porucznik Kinzel, którego jednostka obrała kurs do portu, dopiero gdy została poważnie uszkodzona przez zrzucone z samolotów bomby głębinowe. Trzysta dwadzieścia kilometrów za miejscem potyczki mniej doświadczony kapitan U-384 został dogoniony na powierzchni przez nisko lecącego sunderlanda i wybuchem rozerwany na kawałki wczesnym rankiem 20 marca. Był jedynym okrętem podwodnym, który Niemcy stracili w całej tej długiej bitwie. Wieczorem admirał Dönitz odwołał swoje patrole.

Następnego dnia dowódcy konwoju zaczęli wysyłać część okrętów eskorty przodem, aby zabezpieczyły port. Pierwszymi, całkiem słusznie, były okręty wojenne, takie jak „Anemone", „Pennywort" i „Volunteer", z setkami cywilnych rozbitków na pokładach. Wszystko odbywało się na granicy ludzkiej wytrzymałości. Do celu dotarły 42 z 60 statków konwoju SC 122 oraz 27 z 40 jednostek konwoju

HX 122. Komodor (dowódca statków handlowych) wolniejszego konwoju lakonicznie zameldował, że był to zwykły atlantycki rejs „z wyjątkiem” U-Bootów.

Mimo że alianckie załogi wykazały się męstwem i hartem ducha na najwyższym poziomie, niezaprzeczalny był fakt, że ich floty zostały dotkliwie pobite. Przegrywały bitwę o Atlantyk.

Liczne słabości aliantów

Dlaczego w tych krytycznych tygodniach bitwa konwojów i eskorty z U-Bootami potoczyła się tak źle dla aliantów? Dla czytelnika stanie się oczywiste, że działania wojenne na tym obszarze były na tyle skomplikowane, iż nie tylko jeden czynnik miał decydujące znaczenie. Wielu historyków tej wielkiej kampanii, w tym tak ważny uczestnik starć konwojów jak sir Peter Gretton, jest zażenowanych, słysząc, że pojedynczy element mógłby zostać wskazany jako główny powód jej ostatecznego wyniku[39]. Jednak moim zdaniem, niektóre przyczyny należy mocniej podkreślić niż inne.

Przede wszystkim na początku 1943 roku istniała poważna nierównowaga sił (w liczbach). Niewątpliwie w tym okresie marynarki wojenne Wielkiej Brytanii, Kanady i Stanów Zjednoczonych miały wiele innych, bardzo pilnych zleceń do wykonania przy ograniczonych zasobach, ale jeśli w 1943 roku ten teatr działań wojennych był naprawdę decydujący dla zachodnich aliantów, to przydzielenie północnoatlantyckiemu konwojowi złożonemu z 50 wolnych statków handlowych eskorty zaledwie czterech czy pięciu okrętów wojennych – i to w czasie, gdy było wiadomo, że coraz więcej U-Bootów uzyskiwało zdolność bojową – było narażaniem się na duże ryzyko. Gdy analizuje się mapy z zaznaczonym położeniem statków w ciągu kolejnych

godzin i dni ataków na konwoje, staje się jasne, że przed dowódcą eskorty, takim jak komandor podporucznik Luther, postawiono zupełnie niewykonalne zadanie. Jak, u licha, mógł ten okręt próbować odciągnąć U-Booty zbierające się po jednej stronie konwoju, podejmować rozbitków z zatopionych lub tonących statków handlowych na tyle konwoju i ochraniać resztę swojej trzódki? W grze w kamień, papier i nożyce wszystkie trzy strony są tak samo silne i słabe. Inaczej jednak było w przypadku bitwy między U-Bootami, konwojem i eskortą, w której wzięły udział HX 229 i SC 122. O wygranej przesądziły liczby. Alianci mieli zdecydowanie zbyt mało okrętów eskorty, a wsparcie powietrzne i morskie nadeszło stanowczo za późno.

Poza tym nierówne były siły wywiadów. Przypuszczalnie w tym czasie B-Dienst osiągnęła szczyt swoich możliwości i czytała wiadomości Admiralicji w imponującym tempie. Oczywiście zdarzało się, że pojedyncze okręty podwodne nie odebrały przeznaczonych dla nich komunikatów i popłynęły w niewłaściwym kierunku, ale też niekiedy przynosiło to pozytywne skutki, gdy niespodziewanie udało im się zatopić wrogie jednostki. Jednak, biorąc to wszystko pod uwagę, admirał Dönitz dowodził U-Bootami w rygorystyczny, bezwzględny sposób. Nie można tego porównać do dyrygowania jedną orkiestrą, a raczej do naprowadzania, popędzania, mobilizowania czterech orkiestr – *czterech* osobnych grup U-Bootów, czasami oddalonych od siebie o tysiące mil morskich. Natomiast w tym samym okresie informacje alianckiego wywiadu na temat niemieckich zamiarów docierały poniewczasie. Nawet gdy do Western Approaches Command nadchodziły odszyfrowane wiadomości z Enigmy, na ogół były spóźnione

– a na północnym Atlantyku za takie opóźnienia płaciło się wysoką cenę.

Innym ważnym elementem, jak zaznaczyłem powyżej, była osłona powietrzna, a raczej jej brak. Jeśli cokolwiek mogło potwierdzić geopolityczne znaczenie luki w osłonie powietrznej na środku Atlantyku, to *lokalizacja* alianckich statków handlowych straconych w tych okropnych miesiącach na przełomie 1942 i 1943 roku. Oczywiście U-Booty zatapiały także alianckie towary na wodach wokół Trynidadu, Buenos Aires i Przylądka Dobrej Nadziei. Trasa gibraltarska przebiegająca tak blisko niemieckich baz morskich i lotniczych w zachodniej Francji nieustannie była atakowana. Gdy jednak przyjrzeć się kluczowemu szlakowi komunikacji morskiej między Ameryką Północną a Wielką Brytanią, dowody są przytłaczające. Kapitan S. W. Roskill w swojej oficjalnej historii przedstawia mapę zatonięć statków handlowych: wszystkie nastąpiły w tej luce, w której nie było osłony powietrznej[40].

Było to miejsce, w którym toczyła się trójstronna gra między konwojami, nawodną eskortą i U-Bootami. Nawet konwój ze słabą eskortą i jakąkolwiek osłoną lotnictwa za dnia, jak SC 122, miał w tym czasie większe szanse niż konwój ze słabą eskortą i bez żadnej osłony powietrznej, jak HX 229. Co by się jednak stało, gdyby bitwa o Atlantyk na całej trasie żeglugi zmieniła się w grę czterech stron – statków handlowych, eskorty wojennej, U-Bootów *oraz* lotnictwa? Jakie byłyby taktyczne skutki, gdyby alianckie lotnictwo operowało zarówno za dnia, jak i w nocy, co sprawiłoby, że ataki na powierzchni stałyby się dla U-Bootów po prostu zbyt niebezpieczne?

Czwartym czynnikiem była po prostu jakość odpowiednich systemów uzbrojenia. Najważniejszy, wprowadzony w tamtym czasie do eksploatacji U-Boot typu

VIIC był wąski, ciasny i wyposażony w podstawowy sprzęt oraz miał zaledwie 800 ton wyporności i 67,1 metra długości. Jego załoga liczyła 44 członków stłoczonych w niewiarygodnych warunkach. Okręt był jednak wyjątkowo solidny i niezawodny oraz potrafił niezwykle szybko się zanurzyć, jeśli widok na horyzoncie wróżył kłopoty. U-Booty typu IX, większe i bardziej wytrzymałe, na powierzchni miały większą siłę ognia, ale były dość nieruchawe, co okazywało się wadą, jeśli ruszyła na nie brytyjska czy kanadyjska eskorta. Na szczęście dla admirała Dönitza na północnym Atlantyku miał on do dyspozycji mnóstwo okrętów podwodnych starszych klas, co pozwoliło mu skierować większe jednostki na odleglejsze pozycje, gdzie można było wykorzystać ich zalety.

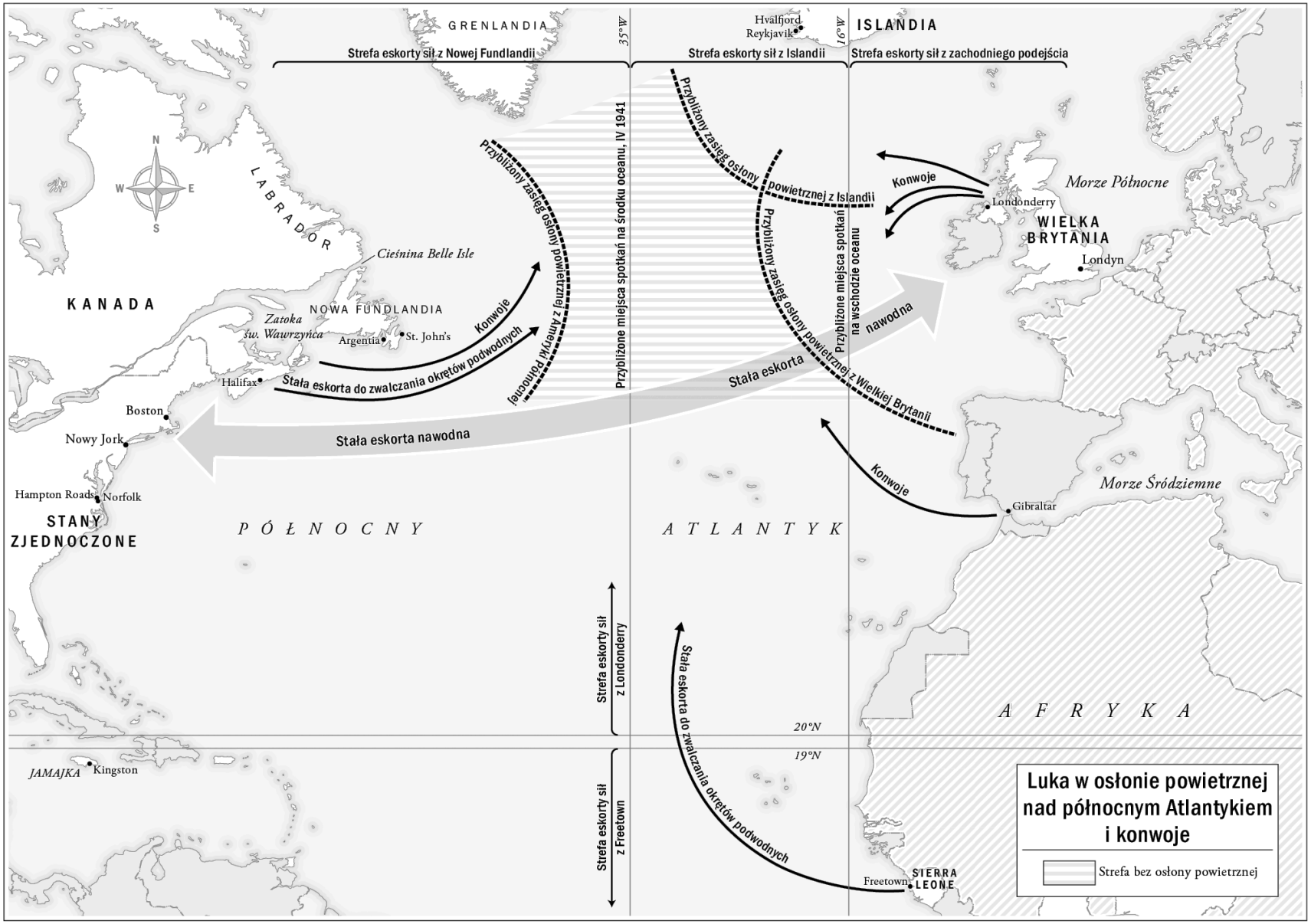
Natomiast sprzęt aliancki na tym etapie wojny był niezadowalający. Uciekając się w desperacji do półśrodków, wielu dwudziestopięcioletnim statkom zamontowano nowe wyposażenie na pokładzie dziobowym lub rufowym i czekano na nowe okręty. Prawie wszystko było eksperymentalne, a zatem podatne na problemy typowe dla początkowych faz realizacji projektu. Jak zauważono, okręty eskorty traciły możliwość przeprowadzania pomiarów sonarem na mniej więcej kwadrans po odpaleniu bomby głębinowej lub torpedy. Istotne było też to, że podczas działania większości nowych broni o znacznym potencjale pojawiały się problemy, przez co załogi Royal Navy dyskwalifikowały ich wartość i przydatność. Starsze korwety na ogół nie miały szerszego pokładu dziobowego, jak w późniejszych modelach, więc prawie tonęły w czterdziestopięciometrowych falach Atlantyku. Poważną wadą większości okrętów wojennych był też brak nowych radionamierników HF-DF. Nawet niewielka ekipa radiowa HMS „Volunteer”, który miał taki sprzęt, gdy prowadził

konwój HX 229 przez Atlantyk, musiała wybierać, czy spędzić czas na wykrywaniu ruchów wroga, czy na odbieraniu pytań zaniepokojonej Admiralicji – nie dało się robić obu tych rzeczy jednocześnie. Ponadto prawie wszystkie małe okręty eskorty zostały obsadzone nowymi załogami i oficerami Rezerw Królewskiej Marynarki Wojennej i Ochotniczych Rezerw Królewskiej Marynarki, których często zaledwie rok lub mniej dzieliło od cywilnego życia uniwersyteckiego. Naturalnie, zawodowi oficerowie marynarki wojennej zostali zarezerwowani do służby na niszczycielach floty, w eskadrach krążowników i w Home Fleet. Wielka Brytania nie grała swoimi najmocniejszymi kartami, a Kanada starała się ze wszystkich sił stworzyć dużą eskortę morską praktycznie z niczego. Ich czas miał nadejść, ale jeszcze nie wiosną 1943 roku.

Inne aspekty miały raczej mniejsze znaczenie w tej historii. Pogoda, na przykład, wydawała się całkowicie neutralna. Wybitny kanadyjski znawca walk konwojów, Marc Milner, jest przekonany, że dla broniących się korzystny był okres, gdy zima ustąpiła miejsca wiośnie i latu, gdyż pogoda się poprawiła, morze się uspokoiło, a dzień był dłuższy[41]. Jednak dokumenty wskazują, że gdyby bitwa o konwój została stoczona na wyjątkowo wzburzonym lub pełnym gór lodowych morzu, wszystkie walczące strony – okręty podwodne, eskorta i lotnictwo – musiałyby zmagać się ze sztormami, więc naturalnie mogłyby mniej czasu i energii poświęcić na wykrywanie i zatapianie wroga. Spokojniejsze wody i dłuższy dzień rzeczywiście dawały okrętom wojennym, a zwłaszcza alianckiemu lotnictwu, więcej okazji do wykrywania U-Bootów na powierzchni, ale okrętom podwodnym także zapewniały lepsze warunki do wypatrywania dymu statków handlowych. Zatem lepsza pogoda stwarzała wszystkim

stronom lepsze warunki do wykorzystania elementów operacyjnych, takich jak widoczność, możliwość wykrywania, możliwość manewrowania i siła ognia.

Przeciwności, z którymi alianckie konwoje musiały się borykać na początku marca 1943 roku, były zatem przytłaczające: niedostateczna osłona z morza, niespełniający wymagań wywiad, nieistniejąca lub minimalna osłona z powietrza (i jej brak w nocy), a do tego mnóstwo słabej jakości, zawodnego i przestarzałego sprzętu. Dziwne, że w tych warunkach nie odnotowano większych strat w statkach handlowych. W końcu HX 229 i SC 122 na środku Atlantyku, gdzie wypadała luka w osłonie powietrznej, były zaledwie w nieco lepszej sytuacji niż tragiczny i niesławny konwój arktyczny PQ 17, który po stracie aż 33 statków zatopionych przez niemieckie okręty podwodne i samoloty był zmuszony do rozproszenia się w połowie drogi do północnych terenów Związku Radzieckiego w lipcu 1942 roku[42].


GRENLANDIA
35°W
Hvalfjord
Reykjavik
ISLANDIA
10°W
Strefa eskorty sił z Nowej Fundlandii
Strefa eskorty sił z Islandii
Strefa eskorty sił z zachodniego podejścia
N
W
E
S
LABRADOR
Cieśnina Belle Isle
KANADA
NOWA FUNDLANDIA
Zatoka św. Wawrzyńca
Argentia
St. John's
Halifax
Boston
Nowy Jork
Hampton Roads
Norfolk
STANY ZJEDNOCZONE
Przybliżony zasięg osłony powietrznej z Ameryki Północnej
Konwoje
Stała eskorta do zwalczania okrętów podwodnych
Stała eskorta nawodna
Przybliżone miejsca spotkań na środku oceanu, IV 1941
Przybliżony zasięg osłony powietrznej z Islandii
Przybliżone miejsca spotkań na wschodzie oceanu
Przybliżony zasięg osłony powietrznej z Wielkiej Brytanii
Stała eskorta nawodna
Konwoje
Londonderry
Morze Północne
WIELKA BRYTANIA
Londyn
Konwoje
Gibraltar
Morze Śródziemne
PÓŁNOCNY ATLANTYK
AFRYKA
Strefa eskorty sił z Londonderry
Strefa eskorty sił z Freetown
20°N
19°N
Stała eskorta do zwalczania okrętów podwodnych
Freetown
SIERRA LEONE
JAMAJKA
Kingston
Luka w osłonie powietrznej nad północnym Atlantykiem i konwoje
Strefa bez osłony powietrznej

Luka w osłonie powietrznej nad północnym Atlantykiem i konwoje
W pierwszej połowie wojny prawie wszystkie alianckie statki handlowe, czy te płynące w konwoju, czy też nie, zostały zatopione przez U-Booty w środkowoatlantyckiej luce, gdzie pozbawione były osłony z powietrza. Lukę tę zlikwidowano dopiero w połowie 1943 roku, gdy alianci wprowadzili do służby samoloty dalekiego zasięgu.

Wyjątkowo silne turbulencje na oceanie wczesną wiosną 1943 roku – z powodu których jeden ze starszych rudomasowców po prostu złamał się na pół podczas sztormu – spowodowały krótką przerwę w zmaganiach przeciwników. Admirał Dönitz wykorzystał tę okazję, aby dać chwilę wytchnienia swoim załogom i ściągnąć U-Booty do francuskich baz, a inne wysłać na południowy Atlantyk. Brytyjczycy mieli czas, aby przemyśleć działania i przegrupować się, a stratedzy Admiralicji starali się zapewnić ochronę nawet najdalszym konwojom, takim jak te przewożące oddziały wojska i zaopatrzenie przez Ocean Indyjski.

Na początku kwietnia ilość kry się zmniejszyła, a bitwa o kontrolę nad Atlantykiem zbliżała się do punktu kulminacyjnego. W tym czasie admirał Dönitz posiadał imponującą liczbę okrętów podwodnych na służbie (około 240, a 185 kolejnych przechodziło remont lub szkolenie załóg), mógł więc posłać 40 albo nawet i więcej U-Bootów przeciw dowolnemu konwojowi. Alianckie marynarka i lotnictwo musiały odbudować swoją siłę bojową, ale chyba najbardziej zauważalna zmiana zaszła w zasadach operacyjnych – przyjęto bardziej agresywną postawę zgodnie z tym, co zaproponował szef Western Approaches Command, admirał Max Horton, który szybko zyskał poparcie swoich przełożonych w Admiralicji. Wniosek wyciągnięty z ponurych doświadczeń zaatakowanych ze wszystkich stron konwojów SC 122 i HX 229, jaki pierwszy lord morski sir Dudley Pound pod koniec marca przedstawił

komisji rządowej do spraw wojny z okrętami podwodnymi, brzmiał: „Nie możemy dłużej stawiać na unikanie stad U-Bootów i dlatego konwoje będą musiały się przez nie przebić”[43]. Z perspektywy czasu można powiedzieć, że było to chyba najważniejsze stwierdzenie dotyczące bitwy o Atlantyk. Nawet jeśli pierwszy lord morski w pełni nie doceniał jego wagi, to decyzja, że konwoje mają energiczniej bronić się w walce na śmierć i życie o panowanie na szlakach morskich, miała to unaocznić stronie alianckiej wyraźniej niż wcześniej[44].

Nowe elementy zostają włączone do walki

Stwierdzenie admirała Pounda nie było tylko jednym z tych romantycznych i staroświeckich wezwań do okazania męstwa w tragicznych czasach. Z pewnością trzeba było się nim wykazać w późniejszych miesiącach, ale na razie konwoje miały być chronione przez siły obronne, które na stałe wyposażono w ulepszone urządzenia i uzbrojenie, a także dostały go dużo więcej niż wcześniej. Te nowe zasoby działały na korzyść aliantów i osłabiały strategię admirała Dönitza mimo znacznego wzrostu liczby U-Bootów, które miał do dyspozycji. Dlatego ten rozdział różni się od rozdziału 2, który dotyczy walki o panowanie w przestrzeni powietrznej nad Trzecią Rzeszą, kiedy to wprowadzenie jednego nowego rodzaju uzbrojenia wyraźnie zmieniło sytuację, i od rozdziału 5, który dotyczy walki na Pacyfiku, gdzie niezwykłe, następujące po sobie przełomy – sprzęt desantowy dla U.S. Marine Corps szybkich grup uderzeniowych U.S. Navy z lotniskowcami, batalionów konstrukcyjnych Seabee i bombowców B-29 – zapewniło przewagę Stanom Zjednoczonym. I choć odwrócenie się losów niemieckich i alianckich sił morskich w bitwie o Atlantyk nastąpiło na wcześniejszym etapie

wojny niż zmiany w tamtych kampaniach, historia walk na Atlantyku jest znacznie bardziej zagmatwana. Nowatorskie rozwiązania nie pojawiły się zgodnie z wielkim planem postępów opracowanym przez biuro admirała Maksa Hortona. Sporadycznie wzbogacały wyposażenie Royal Navy, a dopasowanie niektórych z tych nowych systemów do całości zajęło wiele miesięcy. Jednak dowódca U-Boota, który pod koniec marca 1943 roku został wysłany na południe, gdzie miał siać spustoszenie wokół Freetown, był kompletnie zaskoczony tym, co zobaczył w lipcu po powrocie do swojej bazy w Breście.

Ten dowódca U-Boota poznał obszerną i stale rosnącą listę alianckich ulepszeń i wynalazków. Szybko, choć nierównomiernie, poprawiało się wsparcie powietrzne ze strony dywizjonów Coastal Command RAF-u i RCAF-u (Royal Canadian Air Force), w miarę jak przybywały kolejne dywizjony. Zaczęły się pojawiać nowe lotniskowce eskortowe, a do niektórych z nich dołączyły niedawno sformowane grupy nowych korwet i fregat. Poza tym kilka grup wsparcia składających się z bardzo szybkich niszczycieli zostało przeniesionych z Grand Fleet ze względu na całkowity brak aktywności niemieckich ciężkich okrętów wojennych stacjonujących w Norwegii. Na okręty eskorty wreszcie też trafił nowszy lub znacznie udoskonalony sprzęt do detekcji *oraz* niszczenia wrogich sił. Coraz więcej masztów radionamierników pojawiało się nawet na małych okrętach alianckiej eskorty. Do użytku wprowadzono także fantastyczny dziesięciocentymetrowy radar. Bombowce Wellington i Catalina z potężnymi reflektorami Leigha sprawiły, że powierzchnia Zatoki Biskajskiej stała się niebezpieczna dla U-Bootów. Na polu walki pojawiły się wyrzutnie Hedgehog wraz ze znacznie silniejszymi i lepiej ustawionymi bombami głębinowymi

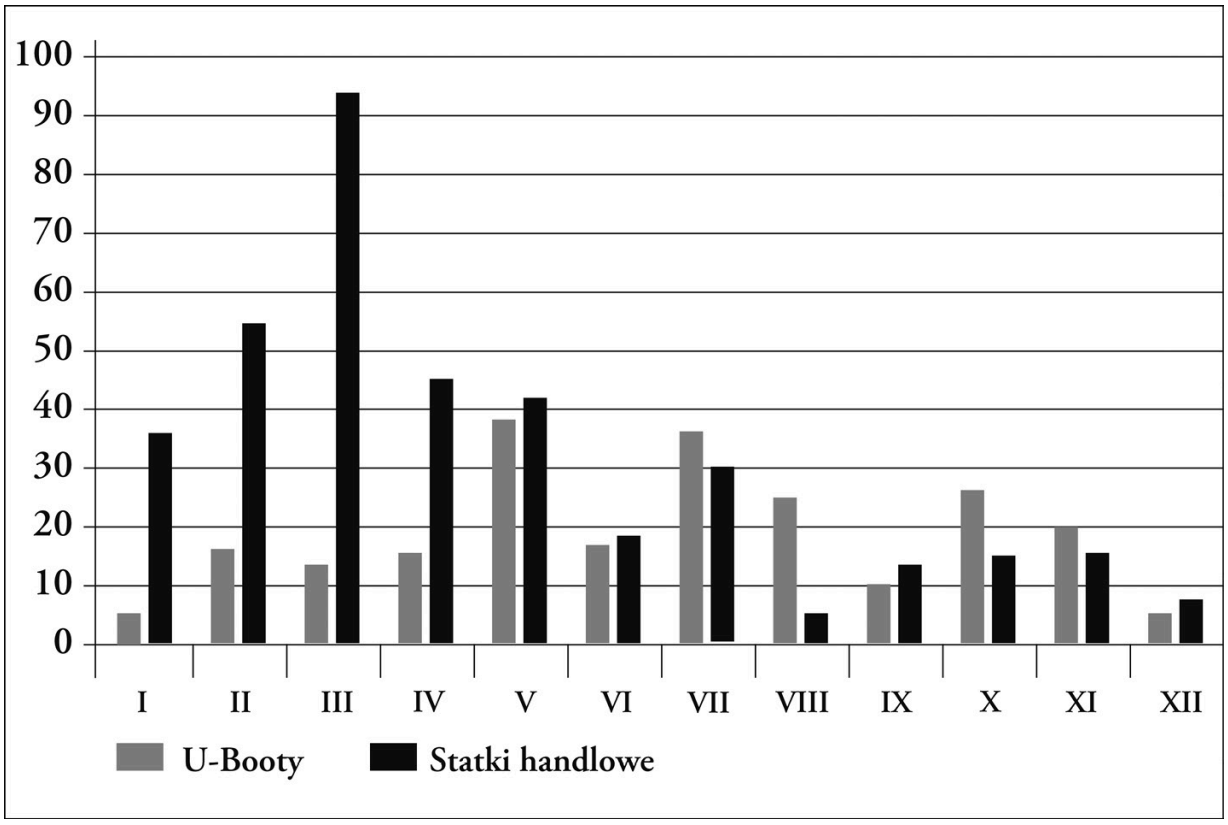
i samonaprowadzającymi się torpedami lotniczymi. Szala zwycięstwa walki wywiadów prowadzonej przez B-Dienst i kryptologów z Bletchley Park przechyliła się na korzyść aliantów. W sumie, gdy dowódca U-Boota i jego załoga na południu cieszyli się, że łupy łatwo wpadają im w ręce, na północnym Atlantyku sprawy przybrały bardzo zły obrót dla Niemców.

Co ciekawe, zła pogoda na północy sprawiła, że przez pewien czas nie były widoczne skutki wprowadzenia wielu udoskonaleń przez aliantów. Rekordowe sztormy na początku 1943 roku trwały z niesłabnącą siłą, więc konwoje, które płynęły pod koniec marca, doznały poważnych uszkodzeń. Natomiast dwa inne duże konwoje, HX 230 i SC 123, przepłynęły, tracąc tylko jeden statek zatopiony przez U-Booty. Podobnie było z konwojami na początku kwietnia: HX 233 oraz ONS 3 i 4. Jedynym konwojem, który w tym czasie został poważnie zaatakowany, był HX 231, którego eskorta 5 i 6 kwietnia odparła całą grupę U-Bootów, zadając im wiele szkód, i dowiozła zdecydowaną większość swoich ładunków do portu przeznaczenia. Aż 22 z 61 statków tego konwoju było tankowcami z ropą naftową, a wiele innych przewoziło zaopatrzenie potrzebne do przygotowań do dnia D – ciężarówki, czołgi, samoloty, sprzęt desantowy i ogromną ilość amunicji[45]. Miało to oczywiście ogromne znaczenie. Już samo doprowadzenie tak licznej grupy tankowców do Wielkiej Brytanii pozwoliło zażegnać kryzys surowcowy na wyspie na początku 1943 roku.

Jeszcze lepsze wieści miały dopiero nadejść. Potężne wiatry i ogromne, długie fale na północnym Atlantyku nigdy nie ustawały, natomiast przycichły odgłosy konfliktu. O dziwo, od czerwca do połowy września 1943 roku na tych wodach alianci stracili zaledwie 15 statków handlowych

i tylko jeden z nich w konwoju. Ponieważ szykowali się do dalszych natarć w basenie Morza Śródziemnego i do rozbudowy na dużą skalę sił wojskowych i powiększenia zapasów amunicji w Wielkiej Brytanii w ramach przygotowań do inwazji na Francję – a zapotrzebowanie na dostawy dla kampanii w Azji Południowo-Wschodniej i na Pacyfiku wzrosło jeszcze bardziej – kryzys spedycyjny przybrał na sile. Wówczas jednak nie polegał już na utracie statków na szlakach konwojów między Nowym Jorkiem i Halifaksem a hrabstwem Merseyside i szkocką zatoką Firth of Clyde, ale stał się kwestią podaży i popytu i w niedalekiej przyszłości pozwoliły go zażegnać zdumiewające wyniki produkcyjne amerykańskiego przemysłu. Dla dziesiątków tysięcy członków załóg statków handlowych, które po raz pierwszy przemierzały te wzburzone wody, ani razu nie padając ofiarą ataku, musiało to być przeżycie niewiarygodne, niewyjaśnione, a nawet nieco baśniowe. Na dno szło więcej U-Bootów niż jednostek floty handlowej.

Poniższy wykres ukazuje tę dramatyczną zmianę wyników starć w bitwie o Atlantyk w kolejnych miesiącach 1943 roku.



Porównanie strat wśród U-Bootów i statków handlowych na północnym Atlantyku w 1943 roku
Wykres przedstawia gwałtowny wzrost strat U-Bootów i spadek strat alianckiej floty handlowej w krytycznych miesiącach 1943 roku.

Aby zrozumieć, dlaczego nastąpiło tak szybkie odwrócenie się losów w pięciu głównych kampaniach II wojny światowej, należy przeanalizować krytyczne bitwy konwojów w maju 1943 roku, zwłaszcza pierwszą, ponieważ była ona najważniejsza z nich wszystkich. Skupiła się, co nietypowe, wokół płynącego wolno na *zachód* konwoju ONS 5, który między 23 kwietnia a 11 maja wyruszył z miejsca zbiórki na zatoce Firth of Clyde do portów amerykańskich. Było to powtórzenie losów SC 122 i HX 229. Tym razem jednak alianci wygrali – zwycięstwo nie przyszło łatwo, ale było zdecydowane. Mapa na stronach 46–47 przedstawia ogólną sytuację.

Wypływające z pięciu brytyjskich portów 43 statki handlowe zebrały się wraz ze swoją eskortą pod koniec

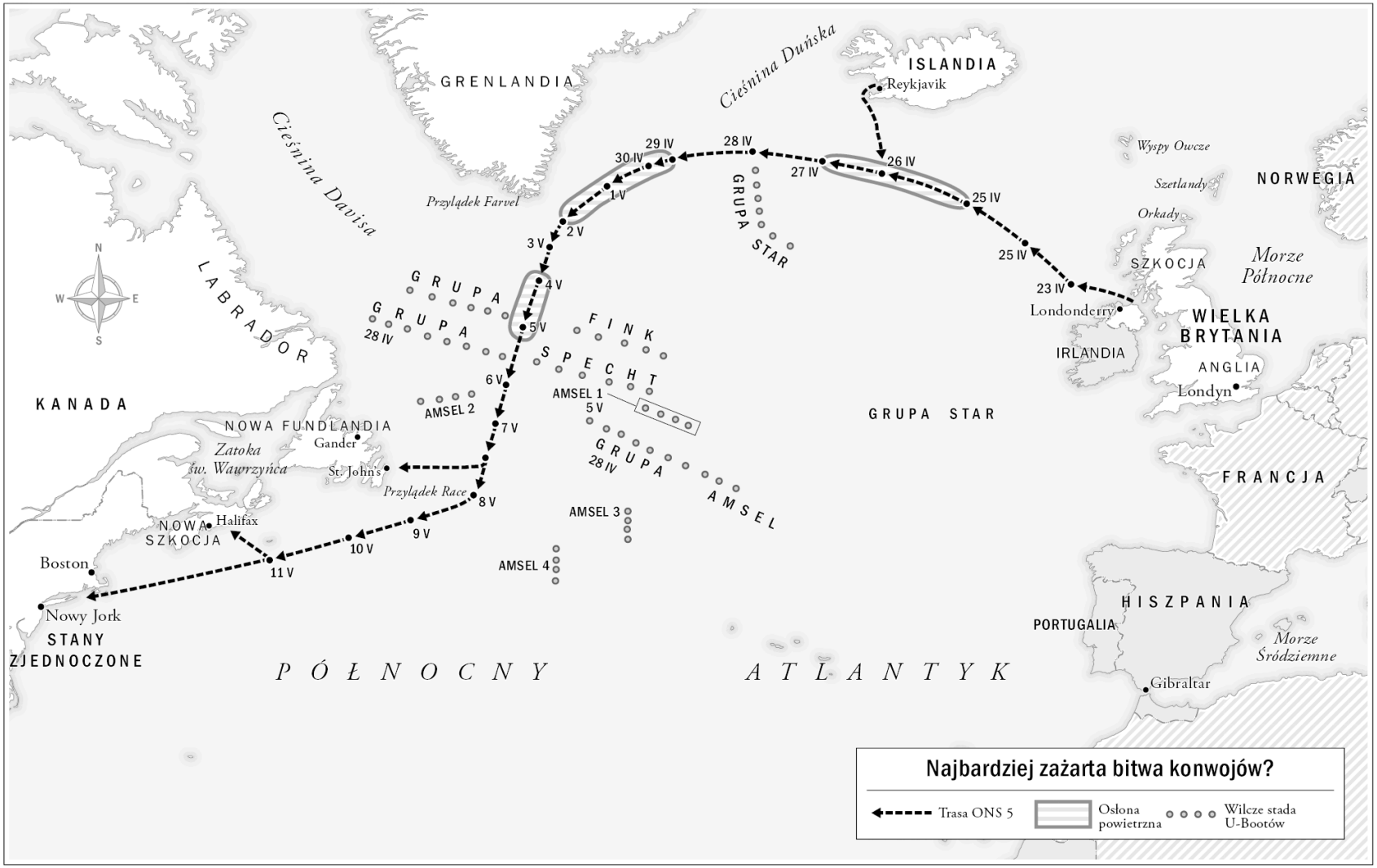
kwietnia przy Mull of Kintyre i wyruszyły stamtąd po ogromnym łuku do Nowego Świata. Nie wiozły zbyt wiele ładunków, ale gdyby nie wróciły do portów na wschodnim wybrzeżu Ameryki, w przyszłości zaczęłoby brakować alianckich jednostek do przewozu ropy naftowej, rud, ciężarówek, ziaren zbóż i części do samolotów na Wyspy Brytyjskie. Zdecydowanie był to konwój *sojuszniczy*, gdyż oprócz 28 statków pływających pod banderą imperium brytyjskiego należało do niego pięć jednostek amerykańskich, trzy norweskie, dwie holenderskie, dwie greckie i po jednej z Jugosławii, Panamy i Danii. Grupa Eskortowa B7 składała się z dwóch niszczycieli i fregaty, dwóch trawlerów ratowniczych i czterech nieocenionych korwet o kwiatowych nazwach „Sunflower", „Snowflake", „Pink" i „Loosestrife"[46]. Eskortą dowodził komandor Peter Gretton, którego niepohamowaną namiętnością było zatapianie U-Bootów. Niewiele wcześniej wrócił z Morza Śródziemnego i został odznaczony Orderem za Wybitną Służbę za zaatakowanie i zniszczenie włoskiego okrętu podwodnego. Komandor Gretton pływał i walczył w pierwszych konwojach na Morzu Północnym, w drugiej bitwie o Narwik, na Atlantyku i na Morzu Śródziemnym oraz brał udział w północnoafrykańskich desantach. Złapał chwilę oddechu dopiero po przeprowadzeniu konwoju HX 231 i opisywanego tu konwoju. Kapitanowie fregat Nelsona natychmiast by go docenili.

Konwój skierował się na północny zachód w kierunku, gdzie od 25 do 27 kwietnia miał zapewniony tak pożądany „kokon" alianckiej osłony powietrznej z Islandii. Następnie ominął od północy grupę U-Bootów Star[47] i skierował się stronę przylądka Farvel, po drodze mając na pewnym odcinku osłonę powietrzną z Grenlandii. Później natrafił na fatalną pogodę. Do tego momentu nie pojawiły się żadne

wrogie okręty podwodne, a jedyną stratą, jaką poniósł konwój – z wyjątkiem uszkodzeń wielu statków, spowodowanych przez pogodę – było wycofanie kilku niszczycieli, w tym jednostki komandora Grettona, ze względu na brak paliwa (zatankowanie na morzu podczas takich sztormów było niemożliwe). Zapanowała wyjątkowo niesprzyjająca pogoda, o czym świadczy to, że cały konwój był zmuszony na pewien czas się zatrzymać, a pięciu niszczycielom z 3. Grupy Wsparcia wysłanym w ramach uzupełnienia sił znalezienie go zajęło ponad dobę. Znajdujące się przed konwojem wilcze stada admirała Dönitza dostały rozkaz przeczekania. W nocy z 4 na 5 maja dwie długie linie U-Bootów (21 jednostek w grupach Fink i Specht[48]) czekały, aż wyjątkowo wolny konwój dotrze w okolice Nowej Fundlandii. Jeden z okrętów podwodnych został zaatakowany i zatopiony przez latające łodzie RCAF-u w ciągu dnia, ale wraz z zapadnięciem zmroku nadszedł czas U-Bootów.

Rozpoczęła się trwająca dwie noce i jeden dzień niezwykła bitwa na morzu. U-Booty przeprowadzały jeden atak za drugim na osłabioną eskortę. Otoczone przez tylu napastników niszczyciele, fregaty i korwety mogły jedynie pędzić w kierunku U-Boota, odciągnąć go, zrzucić kilka bomb głębinowych, a następnie pośpiesznie wrócić do konwoju. Tej nocy zostały zatopione cztery statki z konwoju i jeden maruder. Dwadzieścia sześć statków handlowych pozostało razem i gdy nadszedł świt, wpłynęły na obszar między Grenlandią a Nową Fundlandią, na którym nie miały osłony powietrznej. Tego dnia na dno poszły cztery kolejne statki handlowe. Czekała na nie druga, jeszcze większa linia U-Bootów. Jedyny jasny punkt zapewniła niewielka korweta HMS „Pink” i jej nieustraszony porucznik, Robert Atkinson, który właśnie wrócił do służby po ośmiu

miesiącach walki z poważną chorobą morską. Został oddelegowany przez dowódcę eskorty do pozbierania maruderów i wkrótce prowadził własny minikonwój, na który składały się następujące statki handlowe: trzy brytyjskie, jeden norweski, jeden grecki i jeden amerykański[49]. HMS „Pink”, któremu kończyło się paliwo, płynął tylko na jednym kotle, wyłączono na nim jedną prądnicę i racjonowano wodę – do czasu, aż grupę Atkinsona wielokrotnie zaatakował równie zdeterminowany U-192 pod dowództwem porucznika Wernera Happe i trzeba było przywrócić korwecie pełną moc. Obie jednostki walczyły przez wiele godzin, wielokrotnie wchodząc ze sobą w kontakt i tracąc go, aż na HMS „Pink” prawie skończyły się bomby głębinowe, a jego nowe wyrzutnie Hedgehog po prostu przestały działać. Porucznik Atkinson zdecydował, że po ostatniej salwie bomb głębinowych HMS „Pink” musi dołączyć do konwoju maruderów, który wówczas znajdował się w odległości co najmniej 16 kilometrów przed nim. Gdy korweta skręciła, jej załoga usłyszała potężną eksplozję w głębinie poniżej – U-192 został trafiony. Był to pierwszy, a zarazem ostatni rejs atlantycki, w którym porucznik Happe pełnił funkcję dowódcy okrętu podwodnego.


GRENLANDIA
Cieśnina Duńska
ISLANDIA
Reykjavik
Cieśnina Davisa
Przylądek Farvel
Wyspy Owcze
Szetlandy
NORWEGIA
Orkady
Morze Północne
SZKOCJA
LABRADOR
GRUPA STAR
29 IV
30 IV
28 IV
27 IV
26 IV
25 IV
1 V
2 V
3 V
4 V
5 V
6 V
7 V
8 V
9 V
10 V
11 V
23 IV
Londonderry
WIELKA BRYTANIA
IRLANDIA
ANGLIA
Londyn
GRUPA 28 IV
FINK
SPECHT
AMSEL 1
AMSEL 2
AMSEL 3
AMSEL 4
GRUPA AMSEL
KANADA
NOWA FUNDLANDIA
Gander
Zatoka św. Wawrzyńca
St. John's
Przylądek Race
NOWA SZKOCJA
Halifax
Boston
Nowy Jork
STANY ZJEDNOCZONE
FRANCJA
HISZPANIA
PORTUGALIA
Morze Śródziemne
Gibraltar
PÓŁNOCNY ATLANTYK
Najbardziej zażarta bitwa konwojów?
Trasa ONS 5
Osłona powietrzna
Wilcze stada U-Bootów

Najbardziej zażarta bitwa o konwoje?
Mapa pokazuje ogromny łuk trasy, którą wysłano alianckie konwoje i na której nadal napotykano wilcze stada Dönitza. Konwój ONS 5 wypłynął z Wielkiej Brytanii 21 kwietnia 1943 roku i musiał sobie wywalczyć drogę przez kolejne linie niemieckich U-Bootów, aby trzy tygodnie później dotrzeć do kanadyjskich i amerykańskich portów.

Gdy HMS „Pink” dołączył do swojego minikonwoju, amerykański statek handlowy „West Madaket” został trafiony torpedą i zaczął się łamać. Następnym zadaniem korwety, po odciągnięciu wszelkich innych U-Bootów, było podjęcie z wody rozbitków. Wówczas miała już na pokładzie 61 dodatkowych pasażerów. W tym czasie Western Approaches Command traktowało już grupę porucznika Atkinsona jako osobny konwój i wzmocniło jego osłonę HMS „Sennen”, przydatnym kutrem amerykańskiej Straży Wybrzeża, który odciągnął kolejne U-Booty atakujące do czasu, aż alianckie statki wybawiła gęsta mgła. 9 maja HMS „Pink” w końcu doprowadził swój konwój do St. John’s na Nowej Fundlandii, a porucznik Atkinson usiadł do pisania raportu.

Większość konwoju ONS 5 spędziła noc z 5 na 6 maja, tocząc bohaterską bitwę, w której U-Booty zaatakowały co najmniej dwadzieścia cztery razy, a eskorta nie ustąpiła im pola. HMS „Loosestrife” przez całą noc odpierał okręty podwodne na prawej flance konwoju. O godzinie 2:30 nad ranem załoga usłyszała, jak U-638 odpalił torpedy z odległości zaledwie 460 metrów od burty okrętu wojennego, po czym się zanurzył. HMS „Loosestrife”, podążając śladem okrętu wojennego, odpowiedział salwą dziesięciu bomb głębinowych. Eksplozja nastąpiła tak blisko i była tak potężna, że ludzie w maszynowni korwety pomyśleli, że to ich własna rufa została trafiona. Jednak do tego nie doszło. Najgłośniej wiwatowało 71 marynarzy floty handlowej na pokładzie „Loosestrife” dopiero co

uratowanych po tym, jak na dno poszły ich jednostki. Ronald Seth filuternie zanotował: „Ofiarom U-Bootów upolowanie i zabicie jednego z wrogów sprawiało wyjątkową radość [...] i jeśli moralne poparcie odegrało jakąkolwiek rolę w zatopieniu U-638, to marynarze floty handlowej na pokładzie mogą twierdzić, że przyłożyli do tego rękę”[50].

Półtorej doby później admirał Horton zagrał następną kartą atutową i rozkazał 1. Grupie Eskortowej dołączyć do konwoju. Jej główny okręt wojenny, slup HMS „Pelican”, wkrótce rzucił się na U-438, ale wcześniej niszczyciel HMS „Oribi”[51], jeden z ostatnich w 3. Grupie Eskortowej, staranował i zatopił U-531. Prawie w tym samym czasie niszczyciel HMS „Vidette”[52] ostrzelał U-125 z wyrzutni Hedgehog. Tym razem odpalone do przodu granaty zadziałały doskonale i okręt podwodny zatonął, co sprawiło ogromną satysfakcję załodze eskorty. „Vidette”, podobnie jak „Pink” i „Loosestrife”, był w najbliższej eskorcie konwoju płynącej z jednej strony Atlantyku na drugą, dzielił z nim wszystkie trudy, znosił sztormy i narażał się na ryzyko – a w tamtym momencie miał też swój udział w jego sukcesach. W następnych dniach po tej dramatycznej nocy niebo wypełniło się patrolującymi samolotami, pojawiła się lokalna kanadyjska eskorta, U-Booty się wycofały, a uszkodzone i wyczerpane walką okręty wojenne posłano przodem do portu. HMS „Oribi” zawinął do St. John’s z dziobem uszkodzonym przy taranowaniu, a nieposkromiony „Pink” dopłynął z zaledwie 18 tonami paliwa w swoich zbiornikach. Wygrały tę bitwę o konwój.

Według ostatecznego podsumowania 39 U-Bootom udało się odszukać i zaatakować ONS 5 oraz zatopić 12 statków handlowych. Natomiast alianci zatopili siedem U-Bootów, dwa kolejne Niemcy stracili na skutek kolizji we mgle,

a pięć zostało poważnie uszkodzonych w akcji. Co więcej, okręty podwodne zostały zatopione nie tylko w bezpośrednich starciach (U-638 miał niewielkie szanse, gdy znalazł się w odległości 460 metrów od zrzucającego bomby głębinowe HMS „Loosestrife”), ale zostały także wzięte na cel na powierzchni morza przez amerykańskie, brytyjskie i kanadyjskie patrole powietrzne w odległości nawet 80 kilometrów od konwoju. To bolesne, krwawe starcie wyznacza moment odmiany losów, choć ze względu na charakter starć o konwoje w tamtym czasie jeszcze trudno było to dostrzec.

Admirał Dönitz, jeśli nawet był zaniepokojony tymi stratami, nie pokazał tego po sobie. W połowie maja jego wilcze stada wzmocnione nowymi okrętami ponownie zebrały się na północnym Atlantyku. Zostały jednak odparte przez okręty wojenne eskorty i samoloty towarzyszące konwojowi SC 129. Później ponowiły ataki, próbując dosięgnąć konwoju SC 130, ale ich przeciwnicy okazali się zbyt silni. Konwój (37 statków handlowych, 8 okrętów najbliższej eskorty i pobliska grupa wsparcia) wyruszył z Halifaksu do zatoki Firth of Clyde pod dowództwem komandora Petera Grettona, który był wściekły na samego siebie, że musiał się wycofać w kulminacyjnym momencie bitwy o konwój ONS 5, aby uzupełnić paliwo. Należy zauważyć, że w eskorcie był nie tylko jego niszczyciel HMS „Duncan”, ale także kuter „Sennen”, który przyszedł z pomocą minikonwojowi prowadzonemu przez HMS „Pink”, niszczyciel „Vidette” oraz korwety „Sunflower”, „Snowflake”, „Pink” i „Loosestrife” – północnoatlantycki odpowiednik siedmiu wspaniałych[53]. Wówczas już konwoje miały całodzienne wsparcie lotnicze.

Dlatego prawie każdy z 33 U-Bootów, który się wynurzył, był szybko atakowany przez bombowce Liberator i Hudson.

Posłały one na dno trzy okręty podwodne, w tym U-954, w którego załodze był młodszy syn admirała Dönitza – Peter. HMS „Duncan” pomógł zniszczyć czwartego napastnika, a „Sennen” i HMS „Jed” – piątego. O dziwo, nie został zatopiony ani jeden statek handlowy. Ich załogi słyszały dochodzące z oddali odgłosy walki i obserwowały potężne eksplozje na horyzoncie, ale były to jedynie oznaki pokonania najbliższego U-Boota. Mimo tak strasznego ciosu admirał Dönitz ponaglał wilcze stada, aby ponownie się zgrupowały, zanim nadpłynie następny duży konwój z Halifaksu, HX 239. Jego rozkaz zawierał następujące dziwne zdanie pośpiesznie przetłumaczone przez kryptologów z Bletchley Park, którzy wówczas odzyskali możliwość łamania kodów Shark: „Jeśli ktokolwiek sądzi, że pokonanie konwojów przestało być możliwe, ma słaby charakter i nie jest prawdziwym kapitanem U-Boota”[54].

Mniej więcej w tym czasie admirał Horton z Western Approaches Command i wyżsi rangą członkowie Admiralicji zaczęli się zastanawiać, czy niemieckie załogi U-Bootów zaczynają tracić odwagę i pewność siebie. Być może tak było (co dalej zostanie pokrótce omówione), ale należy też zadać sobie pytanie, co na tym etapie walki mógł zrobić nawet zdeterminowany kapitan okrętu podwodnego. Konwojowi HX 239, oprócz odleglejszych patroli lotniczych Coastal Command, przez całą drogę towarzyszyły dwa nowe lotniskowce eskortowe, USS „Bogue” i HMS „Archer”[55], które zatopiły dwa z trzech zniszczonych U-Bootów. Konwój dotarł do Wielkiej Brytanii 25 maja, czyli tego samego dnia co wolno płynący konwój SC 130, który miał zapewnioną osłonę lotniczą zarówno w dzień, jak i w nocy. Lotnictwo dalekiego zasięgu wypatrzyło 28 U-Bootów, zaatakowało dziesięć z nich, a zatopiło – dwa. Statki handlowe bez szwanku przepłynęły Atlantyk. Była to

nadzwyczaj pomyślna zmiana sytuacji po tym, co spotkało konwoje HX 229 i SC 122.

Pod koniec maja 1943 roku admirał Dönitz, jak zawsze trzeźwy realista, ocenił rezultaty walk z ostatniego miesiąca – w ciągu tych czterech tygodni stracił katastrofalną liczbę 41 U-Bootów – i doszedł do wniosku, że północny Atlantyk stał się zbyt niegościnnym miejscem dla jego podwodniaków. Dlatego przeniósł okręty na trasy ze Stanów Zjednoczonych do Gibraltaru i dalsze – u wybrzeży Brazylii, Afryki Zachodniej i Karaibów. Gdy wymykały się z francuskich baz i do nich wracały, trzymały się wybrzeża północnej Hiszpanii, unikając zachodniego podejścia. Wielki admirał nie został co prawda pokonany, potrzebował jednak czasu do namysłu i zaopatrzenia swoich kapitanów w nowsze U-Booty, z lepszym sprzętem. Choć nie wiedział, jak siły alianckie tego dokonały, widział ich znaczne postępy w dziedzinie detekcji i większe możliwości niszczenia.

Co spowodowało tę odmianę losów?

Musiało minąć jeszcze prawie dwanaście miesięcy, zanim wiele z tych samych alianckich dywizjonów lotniczych i okrętów eskorty miało zacząć patrolować wybrzeża Normandii, ale do tego czasu było jeszcze wiele do zrobienia. Jednak to najlepsze miejsce, aby rozpocząć bardziej szczegółową analizę stałej przewagi aliantów na Atlantyku. Pierwszym i chyba najważniejszym czynnikiem było lotnictwo. Druga wojna światowa była pierwszym w całej historii konfliktem, w którym o potędze marynarki wojennej w znacznym stopniu zadecydowało lotnictwo. Bez niego nie dałoby się zdobyć panowania na morzach.

Najlepszy argument na poparcie tego twierdzenia pochodzi od admirała Dönitza. Choć sam był – budzącym antypatię – oddanym nazistą, notatki z dziennika wojennego

z jego biura są wyjątkowo szczere i prowadzone z trzeźwym, analitycznym podejściem niezależnie od tego, jak toczyły się losy bitwy o Atlantyk. Jego poufne raporty dla Hitlera na temat wzrastających trudności, jakie napotykały niemieckie okręty podwodne, były bezceremonialne i uczciwe. Dlatego mimo desperackiej wiadomości skierowanej do dowódców U-Bootów (zacytowanej powyżej) napisał beznamiętną ocenę zmiany układu sił w czasie, gdy konwoje HX 239 i SC 130 wchodziły na wody przybrzeżne. 24 maja 1943 roku zanotował, że „wrogie siły powietrzne odegrały zatem decydującą rolę. [...] Można to przypisać większemu użyciu stacjonujących na lądzie samolotów i lotniskowców w połączeniu z zaletami namierzania za pomocą radaru”[56]. Wiele lat po wojnie admirał Dönitz napisał w swoich pamiętnikach, że głównym problemem było to, że w niemieckim sposobie prowadzenia wojny na morzu nie przewidywano wsparcia ze strony sił powietrznych”[57]. Przypominało to boksowanie się jedną pięścią.

Wzrost potęgi alianckich sił lotniczych nad Atlantykiem przejawił się na dwa sposoby. Pierwszym było wprowadzenie lotnictwa dalekiego zasięgu operującego z baz zlokalizowanych na wybrzeżu, głównie wyjątkowo wytrzymałych, zbudowanych przez Amerykanów bombowców B-24 Liberator, a także Latających Fortec B-17 i eleganckich latających łodzi Catalina, a ponadto solidnych bombowców Wellington oraz latających łodzi Sunderland brytyjskiej konstrukcji. Jednak pierwsza zmiana nastąpiła wraz z pojawieniem się liberatorów. Następnym etapem było wprowadzenie specjalnie zbudowanych lotniskowców eskortowych rozwijających umiarkowaną prędkość i mających siłę uderzeniową porównywalną z lotniskowcami floty klas Essex i Illustrious (patrz rozdział 5). Doskonale

nadawały się do towarzyszenia konwojom atlantyckim, ponieważ ich samoloty mogły patrolować morze w promieniu wielu kilometrów i podobnie jak bombowce dalekiego zasięgu miały cały arsenał uzbrojenia przeznaczonego specjalnie do zwalczania U-Bootów. Po zaopatrzeniu w amunicję i paliwo nocą na lotniskowcach, o świcie były gotowe do startu i niszczenia, a nawet zatapiania okrętów podwodnych wroga. Lotniskowce eskortowe, jak wskazuje ich nazwa, towarzyszyły konwojom z Halifaksu do Liverpoolu.

Zjawisko „panowania powietrznego nad morzami” stało się tak powszechne podczas II wojny światowej, że z łatwością może być traktowane jako coś oczywistego, ale było jednym z najważniejszych i nowatorskich aspektów całego konfliktu. Admirał Dönitz musiał o tym wiedzieć od początku i trudno nie poczuć do niego pewnej sympatii za to, jak sprawnie sobie poradził, gdy został dowódcą naczelnym niemieckiej marynarki wojennej na początku 1943 roku. Miał wówczas do dyspozycji kilka potwornie drogich, ciężkich okrętów wojennych (ale nie lotniskowców), których możliwości bardzo ograniczały warunki geograficzne, oraz flotę U-Bootów (bez wsparcia ze strony Luftwaffe do czasu, aż było już za późno) zmuszoną walczyć nie tylko z okrętami wojennym wroga, ale też przeciwstawiać się samolotom – poruszającym się szybko i stanowiącym śmiertelne zagrożenie.

Nie da się przecenić tego, jaki to miało wpływ na północnoatlantyckie zmagania. Gdy nadeszły lato i jesień 1943 roku, załogi niemieckich okrętów podwodnych musiały zmierzyć się z szerokim wachlarzem alianckich środków zaradczych. Wróg miał znacznie ulepszone systemy detekcji i środki bojowe, przez co szanse nawet najnowocześniejszych U-Bootów coraz bardziej malały.

Jednak najważniejsze były stała osłona lotnicza dla konwojów i coraz większe prawdopodobieństwo, że U-Booty zostaną zaatakowane nawet w drodze, na powierzchni i setki kilometrów od konwoju. Samoloty zawsze miały przewagę prędkości i zwrotności nad statkami na morzu. Wówczas ta przewaga jeszcze wzrosła dzięki celności i sile ognia nowych broni. Przede wszystkim jednak zwiększył się zasięg samolotów. W połowie 1943 roku liberator dalekiego zasięgu mógł towarzyszyć konwojowi atlantyckiemu do prawie 2 tys. kilometrów od swojej bazy, co stanowiło imponującą poprawę osiągów. Nawet jeszcze wcześniej, pod koniec maja 1941 roku, kierujący się do Brestu niemiecki okręt wojenny „Bismarck" został namierzony przez załogę podlegającej Coastal Command latającej łodzi Catalina z bazy na Islandii, a zatem półtora tysiąca kilometrów dalej na północ. Uszkodzenie „Bismarcka" podczas lotniczego ataku torpedowego i zatopienie go cztery dni później wzmocniło niechęć admirała Dönitza do ciężkich okrętów nawodnych. Jednak z tej lekcji wypływał ogólniejszy wniosek – bez potężnego lotnictwa panowanie na morzach było niepewne, a *de facto* niemożliwe, nawet dla okrętów podwodnych[58].

Przed wybuchem II wojny światowej nie zdawał sobie z tego sprawy żaden wyższy dowódca. Zarówno brytyjska, jak i niemiecka marynarka wojenna wiele straciły z powodu niezależności służb lotniczych, które wyznaczyły sobie zadania związane z celami naziemnymi. Luftwaffe skupiła się na taktycznym wsparciu armii, bombardowaniu średniego zasięgu i (coraz bardziej angażującej) obronie powietrznej Trzeciej Rzeszy, a RAF do tego stopnia był zdominowany przez panującą w Bomber Command obsesję niszczenia niemieckiej bazy przemysłowej i podkopywania morale wrogiego społeczeństwa, że dopiero po 1935 roku

Fighter Command zaczęło otrzymywać fundusze na obronę terytorium kraju środkami bliskiego zasięgu. W Trzeciej Rzeszy przydzielenie zasobów lotnictwu jest przynajmniej zrozumiałe, jeśli przyjąć (a niemieccy generałowie i admirałowie tak zakładali), że podboje Hitlera będą się odbywać głównie na lądzie i że dyplomacja Führera zadba o to, aby imperium brytyjskie zachowało neutralność. Natomiast priorytety polityki Royal Air Force były katastrofalne dla narodu wyspiarskiego, którego przetrwanie tak bardzo zależało od handlu oceanicznego z odległymi zakątkami świata. W 1939 roku nie dość, że Fleet Air Arm miała ograniczone możliwości, gdyż nie mogła wskazać samolotów odpowiednich dla lotniskowców, jak zrobiły marynarki wojenne Stanów Zjednoczonych i Japonii, to jeszcze RAF Coastal Command – zobowiązane do patrolowania szlaków morskich z baz lądowych – było traktowane niczym kopciuszek w porównaniu z innymi służbami lotniczymi, którym hojniej przydzielano środki.

Natomiast na średnim szczeblu, przynajmniej po stronie brytyjskiej, powstała wspaniała inicjatywa, przez co znaczenie potęgi lotnictwa morskiego powoli wzrastało. Błyskotliwy i wojowniczy komandor Peter Gretton napisał w swoich pamiętnikach o oficerach Coastal Command biorących udział w manewrach morskich, nawet podczas rejsów przez cały ocean z zatoki Firth of Clyde na Nową Fundlandię, i o kapitanach Royal Navy zabieranych do samolotów. Twierdził również, że leciał samolotem patrolowym każdego typu, jaki był dostępny w latach 1940–1943. Na ile jednak te doświadczenia były przydatne, skoro nie planowano rozmieszczenia tam dywizjonów lotniczych? Dla marszałka lotnictwa Arthura Harrisa, mianowanego naczelnym dowódcą Bomber Command w czerwcu 1942 roku z zadaniem zwiększenia kampanii powietrznej przeciw

niemieckiemu przemysłowi, odesłanie cennych dywizjonów bombowców dalekiego zasięgu do Coastal Command (to znaczy do bitwy o Atlantyk) było, co wielokrotnie powtarzał, „czepianiem się skraju wrogiego mocarstwa [...] szukaniem igły w stoku siana”[59]. Jedynie za sprawą silnych nacisków Wspólnego Szefostwa Sztabów wymuszone zostały pewne zmiany przydziałów. Generał George Marshall, a nawet admirał King, znacznie lepiej niż marszałek Harris rozumieli palącą potrzebę wprowadzenia lotnictwa dalekiego zasięgu w celu zlikwidowania luki atlantyckiej wiosną 1943 roku. Admirał Dönitz nie miał tyle szczęścia przynajmniej dopóty, dopóki w późniejszym okresie tego roku Führer nie zarządził, aby Luftwaffe udzielała dodatkowego wsparcia U-Bootom podczas starć w Zatoce Biskajskiej.

Do zlikwidowania luki atlantyckiej doszło nie dlatego, że postanowił tak jakiś wielki człowiek. Przyczyniła się do tego grupa złożona głównie z kanadyjskich inżynierów lotnictwa, którzy na początku 1943 roku usunęli z bombowca B-24 Liberator jedną komorę bombową i zastąpili ją dodatkowymi zbiornikami paliwa, konstruując w ten sposób samolot potrafiący dolecieć do luki na środku Atlantyku. Swój wkład mieli też naukowcy, którzy zaprojektowali znacznie skuteczniejsze zapalniki do alianckich bomb głębinowych, aby eksplodowały w bardziej przewidywalny sposób. Dzięki współpracy amerykańskich naukowców z producentami broni powstała lotnicza torpeda akustyczna, zwana Fido, do wykrywania i zwalczania zanurzonych okrętów podwodnych wroga[60]. Do zlikwidowania luki przyłożyły też rękę grupy, które zwiększyły skuteczność radionamierników HF-DF. Swój udział mieli również konstruktorzy niezgrabnych, ale wspaniałych lotniskowców eskortowych klasy Bogue,

a także zespoły zarządzających stoczniami w Tacomie, które w krytycznym okresie przyspieszyły budowę tych jednostek. Wreszcie, przysłużył się też personel wspaniałych szkół w Szkocji, Irlandii Północnej i na Nowej Fundlandii, który pokazał tysiącom zielonych, cywilnych nowicjuszy, jak zostać zawodowymi lotnikami, stworzyć załogę i podjąć się tak poważnych obowiązków w środku okrutnej bitwy o Atlantyk.

Na wczesnych etapach wojny rzadko się zdarzało, by stacjonujące na lądzie samoloty zatopiły U-Boota, a pod ręką nie było lotniskowców eskortowych. Począwszy od 1943 roku liczba zatopionych przez alianckie lotnictwo niemieckich i włoskich okrętów podwodnych spektakularnie rosła i stale przewyższała liczbę zatopień przypisywanych alianckim okrętom wojennym. Od czerwca do sierpnia 1943 roku, gdy U-Booty porzuciły północny Atlantyk i rozpierzchły się, aby grasować po morzach u brzegów Zanzibaru i Montevideo, podążyły za nimi liberatory i cataliny. Pod koniec 1943 roku na odległych wodach zostało zatopionych 79 okrętów podwodnych, z czego 58 przez alianckie lotnictwo. Nie było przed nim ucieczki nawet na środku Oceanu Indyjskiego. W całym 1943 roku alianci posłali na dno 199 U-Bootów, z czego lotnictwo – 140. Proporcje te miały się utrzymać przez resztę wojny[61].

Te rozważania zmierzają wprost do analizy środków niszczenia. Z niemieckiego punktu widzenia liczył się tylko jeden środek bojowy – torpeda. W owych czasach była to, i chyba nadal jest, najbardziej rozpowszechniona i niszczycielska broń morska. Torpedy mogła odpalić każdego rodzaju jednostka latająca, mała i duża. W czasie legendarnego polowania na „Bismarcka” okręt ten został trafiony torpedą zrzuconą przez dwupłatowiec typu

Swordfish[62], przez co stracił możliwość manewrowania, całą noc był atakowany przez
torpedy odpalone z brytyjskich niszczycieli, a w końcu został zniszczony przez torpedy ciężkiego krążownika HMS „Dorsetshire”[63]. Przede wszystkim jednak była to broń okrętów podwodnych. Każda nowoczesna torpeda miała na ogół na tyle silny ładunek wybuchowy, aby wyrwać dziurę w burcie wrogiego okrętu. Normalnie ten pocisk poruszał się z taką prędkością, która zapobiegała odchyleniu jego toru lub zatrzymaniu się podczas przemieszczania się. Gdy U-Boot zbliżył się do konwoju na tyle, by można było wystrzelić salwę, możliwości niszczycielskie torpedy – jak widzieliśmy – były ogromne. Zatem kluczowym zadaniem eskorty konwoju, czy to nawodnej, czy też powietrznej, było przede wszystkim uniemożliwienie wrogim okrętom podwodnym wystrzelenie torped w statki handlowe. Późniejsze wprowadzenie torped akustycznych, czyli samonaprowadzających się, czy też bardziej zaawansowanych U-Bootów pod koniec wojny, nie zmieniło tego podstawowego faktu.

Główna aliancka broń, bomba głębinowa, była znacznie mniej niezawodna, przynajmniej w pierwszym okresie po wprowadzeniu do użytku. Przede wszystkim, bomba głębinowa nie miała zapalnika kontaktowego. Teoria, całkiem przekonująca, mówiła, że jeśli ta duża, mająca cylindryczny kształt bomba zostanie zrzucona mniej więcej w miejsce, gdzie wykryto okręt podwodny, siła jej wybuchu (wzmocniona pod wodą) rozerwie łączenia U-Boota. Ta broń mogła się podobać, ponieważ miotacz bomb głębinowych można było zamontować na rufie nawet małej jednostki pływającej, takiej jak korweta, kuter czy slup, a także na większych niszczycielach i fregatach. Oczywiście była też główną bronią wszystkich lotniczych patroli do zwalczania

okrętów podwodnych (aż do późniejszego etapu walki, gdy mogły także zrzucać torpedy akustyczne). Jej największe wady szybko wyszły na jaw w miarę nasilania się konfliktu. Po pierwsze, okręt wojenny musiał przepłynąć nad pozycją, w której wykryto okręt podwodny, a to mogło dać czas dowódcy U-Boota do zejścia na większą głębokość (zorientowanie się, jak szybko i na jaką głębokość potrafi zejść okręt podwodny, zajęło Admiralicji sporo czasu). Po drugie, zapalniki zbliżeniowe musiały być ustawione w ostatnim momencie, odpowiednio do szacowanej głębokości U-Boota. Po trzecie, podwodne eksplozje zakłócały na pewien czas odczyty sonaru. Mimo wszystko dla podwodniaków bomba głębinowa stanowiła najstraszniejszą broń, gdyż czekanie na następny odgłos detonacji – a polowanie mogło trwać wiele dni – było niewiarygodnie stresującym doświadczeniem. W sumie – i mimo tego, że przeciętnie potrzeba było kilkuset bomb głębinowych do zatopienia zanurzonego U-Boota – była to podstawowa broń do zwalczania okrętów podwodnych, ponieważ stosowały ją przez całą wojnę zarówno samoloty, jak i okręty wojenne, i ponieważ w miarę upływu czasu jej skuteczność wzrastała[64].

Hedgehog był czymś zupełnie innym i tak prostym koncepcyjnie, że aż dziw, dlaczego nie produkowano go już podczas I wojny światowej albo znacznie wcześniej podczas II wojny światowej. Ta broń to wieloprowadnicowa wyrzutnia granatów odpalanych przed dziób okrętu wojennego. Na ogół demontowano przód wieżyczki czterocalowego działa i na jego miejscu instalowano tę straszną bombardę. Miała kilka atutów w porównaniu z bombami głębinowymi, więc dowódcy alianckiej eskorty z wielkim entuzjazmem powitali jej powszechne wprowadzenie do użytku w 1943 roku, mimo że na etapie

wdrażania sprawiała jeszcze wiele problemów. Wyrzutnia Hedgehog pozwalała znacznie skrócić czas poprzedzający wystrzelenie pocisku do wroga. W przeciwieństwie do zbliżeniowych bomb głębinowych jej pociski eksplodowały w kontakcie z celem – albo trafiły w okręt podwodny, albo nie – a przy wystrzeleniu jednocześnie 24 granatów spadających na U-Boot szanse trafienia były spore. Co więcej, nie zakłócały one działania sonaru. Po oddaniu wystrzału załoga mogła z dumą obserwować rzędy pustych prętów wyrzutni przypominających sterczące kolce jeża[65].

Pomysłodawcą była niewielka jednostka Admiralicji – dział rozwoju broni różnych (Department of Miscellaneous Weapons Development, DMWD), potocznie zwany „Wheezers and Dodgers”[66]. Jej członkowie, głównie naukowcy, oficerowie marynarki wojennej i emerytowani wojskowi, stanowili grupę wyjątkowo ekscentrycznych postaci, ale też niezwykle poważnie podchodzili do swoich zadań. Latem 1940 roku sytuacja strategiczna Wielkiej Brytanii była dość beznadziejna, posiadane zasoby – niewielkie, a służby wojskowe – pokonane. Zmobilizowany przez Churchilla naród zamierzał walczyć – i to wszystkimi możliwymi środkami. Nie powinno dziwić, że obywatele społeczeństwa wychowanego na lekturach powieści Herberta George’a Wellsa i Juliusza Verne’a, a także *Boys’ Own Paper*[67] i *Amateur Mechanics*[68] wymyślali liczne rozwiązania, które miały pomóc pokonać Hitlera. Większość z nich była naprawdę groteskowa. Jednak niektóre, po wprowadzeniu wielu modyfikacji, mogły się okazać przydatne. Analizowanie wszystkich takich dziwacznych pomysłów i dodawanie własnych było zadaniem działu rozwoju broni różnych. Te wysiłki przyczyniały się do usprawniania brytyjskiej machiny wojennej, ponieważ

istniał naukowo-techniczny system pozwalający urzeczywistniać nowe pomysły[69].

Do personelu DMWD należał podpułkownik Stewart Blacker, który w 1942 miał już ponad pięćdziesiąt lat, ale wysadzanie rzeczy w powietrze interesowało go od czasów, gdy chodził do szkoły podstawowej w Bedford. Do jego najwcześniejszych sukcesów, jeszcze jako nastolatka, zalicza się próba odtworzenia w mniejszej skali moździerzy, których armia japońska używała przeciw rosyjskim umocnieniom obronnym podczas wojny w latach 1904–1905. Blackerowi, który przygotował baryłkę ropy (kawałek rynny) i „pożyczył sobie" odrobinę prochu, udało się wysłać pocisk – kulę do krykieta – do położonej 275 metrów dalej szklarni dyrektora szkoły. Tak rozpoczęła się jego kariera. Podczas I wojny światowej służył w Royal Artillery. W 1940 roku narysował projekt elektrycznie uruchamianego trzonu do wystrzeliwania granatu z moździerza. Podczas dalszych prac dla DMWD rozbudował tę broń, tworząc pierścień wielu moździerzy. Wówczas napotkał wszelkie możliwe biurokratyczne przeszkody, a gdzie indziej powstał konkurencyjny, ale znacznie mniej udany moździerz strzelający do przodu. Dzięki przypadkowemu zrządzeniu losu sam Churchill był świadkiem pierwszych testów podczas wizyty w bazie broni eksperymentalnych niedaleko od jego wiejskiego domku, Chertwell, i sprawił, że projekt zaczęto wdrażać w życie[70]. Jednak wciąż następowały opóźnienia, a także brakowało dobrego szkolenia, które przygotowałoby żołnierzy do posługiwania się tą nową i nietypową bronią. W 1943 roku znaczna liczba przerażonych załóg musiała zostać odesłana do Tobermory lub Loch Fyne na „przekwalifikowanie". Toteż dopiero w połowie 1943 roku naprawdę zaczęto wykorzystywać możliwości „bombardy Blackera".

Do końca wojny wyrzutnie Hedgehog zniszczyły prawie 50 U-Bootów – ten wynik wart był jednej czy dwóch szklarni. Zastąpiły je bardziej zaawansowane rodzaje broni – moździerze Squid i Limbo (ich pociski docierają głębiej i aktywnie szukają okrętu podwodnego), które zwiększyły ogólny wynik o ponad dziesięć zniszczonych U-Bootów. Jak można było się spodziewać, udoskonalone miotacze Squid są nadal używane przez współczesne floty wojenne.

Trzecim osiągnięciem była umiejętność wykrycia wroga, zwłaszcza za pomocą radaru. W najprostszej formie polegało to na tym, że U-Boot wypatrzył zbliżający się konwój (albo dym z kominów płynących w konwoju statków) bądź też samolot lub statek dojrzał odległego U-Boota. Jednak wypatrzony okręt podwodny oczywiście był w stanie się zanurzyć i zniknąć z pola widzenia. Natomiast załoga U-Boota mogła dzięki nowemu sprzętowi akustycznemu usłyszeć odgłos śrub okrętowych nadpływającego konwoju albo bardziej alarmujący odgłos szybko zbliżającej się korwety. Dla przeciwników U-Boota sonar także pozostawał głównych przyrządem akustycznym do lokalizowania pod wodą innych urządzeń. Jednak temperatura wody mogła być rozmaita w różnych obszarach morza i tworzyć bariery akustyczne, a chrzęszczące i kruszące się w pobliżu góry lodowe stanowiły nocny koszmar dla inżynierów specjalizujących się w detekcji. Przede wszystkim znaczną przewagę Niemcom zapewniało ustalenie admirała Dönitza – wynikające z jego własnych doświadczeń jako podwodniaka podczas I wojny światowej – że U-Booty mogą zneutralizować aliancki sonar, po prostu atakując na powierzchni. Grupa ośmiu, dziesięciu czy nawet dwudziestu okrętów podwodnych podkradających się do konwoju w świetle księżyca albo jeden U-Boot polujący na

amerykańskie frachtowce płynące wzdłuż oświetlonego wybrzeża Florydy po prostu ogłuszały *wszystkie* podwodne systemy detekcji. Sonar działał dobrze, ale tylko w odpowiednich warunkach.

Zmieniona strategia admirała Dönitza oznaczała, że U-Booty należało dostrzec na powierzchni morza – zanim zaatakowały. Eskorty konwojów musiały orientować się, gdzie są atakujący, jak daleko się znajdują, ilu ich jest i jakie są ich linie natarcia. Tylko wiedząc to wszystko, można było prowadzić obronę statków handlowych – przeciwdziałać akcjom okrętów podwodnych za pomocą odpowiedniej broni, odciągnąć je i ewentualnie zatopić.

Tak naprawdę dopiero w 1943 roku alianckie floty wojenne miały coraz bardziej skuteczne systemy detekcji na powierzchni morza. Pierwszym z nich był wspomniany wcześniej taktyczny radionamiernik HF-DF, ale Admiralicja dysponowała też nieocenionym systemem śledzenia dalekiego zasięgu, który pozwalał czytać wiadomości samego admirała Dönitza (o ile zostały na czas rozszyfrowane). Tego rodzaju radionamiernik został po raz pierwszy zbudowany na początku wojny na wschodnim wybrzeżu Anglii i służył do lokalizowania niemieckich nadawców transmisji radiowych na przeciwnym brzegu Morza Północnego. Zmniejszenie rozmiaru urządzenia nie było trudne i od połowy 1943 roku aparat montowano na okrętach wojennych. „Huff-duff,” jak potocznie nazywali go alianccy marynarze, był dość prostym i niezawodnym radionamiernikiem. Działał dobrze na wszystkich niezbędnych zakresach częstotliwości. Odbierał sygnały radiowe znajdujących się blisko U-Bootów i dzięki temu wskazywał eskorcie flankę konwoju zagrożoną atakiem, ale mógł też wykryć transmisje radiowe okrętu podwodnego oddalonego nawet o 24 kilometry, co pozwalało zmienić

kurs konwoju. Admiralicja odbierająca wiadomości wroga z dużej odległości mogła ewentualnie wysłać dodatkowe wsparcie lotnicze i morskie. I dziś wydaje się dość niezwykłe, że admirał Dönitz pozwolił dowódcom U-Bootów tak dużo rozmawiać przez radio, choć jemu również należałoby zarzucić to samo. Nawet jeśli alianci nie rozumieli treści wiadomości do czasu, aż kryptolodzy z Bletchley Park ich nie rozszyfrowali, transmisje pozwalały łatwo ustalić pozycję nadającego okrętu podwodnego w pobliżu konwoju. Gdy zespół nanoszący nakresy nawigacyjne w Admiralicji odebrał raporty od dowódców eskorty, że – powiedzmy – osiem U-Bootów zbiera się w wilcze stado, brytyjskim siłom na danym obszarze można było wysłać ostrzeżenie. Jürgen Rohwer po przeanalizowaniu przebiegu krytycznych bitew o konwoje w marcu 1943 roku uznał radionamiernik HF-DF za „decydujący”[71].

Radar centymetrowy był jeszcze bardziej przełomowym wynalazkiem, być może nawet największym ze wszystkich. Radionamiernik HF-DF potrafił zidentyfikować transmisje radiowe U-Boota oddalonego o 32 kilometry od konwoju, ale korwety czy samoloty wysłane w tamtym kierunku musiały jeszcze zlokalizować tak mały obiekt jak kiosk okrętu, czasami w ciemności albo we mgle. Na środku Atlantyku nie dało się postawić ogromnych wież radarowych, które wzniesiono na wybrzeżu południowo-wschodniej Anglii, aby ostrzegać Fighter Command o atakach Luftwaffe podczas bitwy o Anglię. Potrzebna była ich zminiaturyzowana wersja, ale mimo wielu brytyjskich i amerykańskich wysiłków nie potrafiono jej skonstruować z podstawowych przyczyn fizycznych i technicznych. Nie istniało dotąd urządzenie, które posiadałoby moc niezbędną do wygenerowania mikrofalowych impulsów potrzebnych

do zlokalizowania obiektów znacznie mniejszych niż, powiedzmy, dywizjon bombowców Junkers lecących nad kanałem La Manche, a byłoby na tyle małe, że dałoby się je zamontować na niedużym okręcie eskortowym albo z przodu kadłuba samolotu dalekiego zasięgu. Początkowo w alianckich jednostkach umieszczano radary ASV (Air-to-Surface Vessel[72]), ale od 1942 roku U-Booty wyposażano w detektory Metox, które ostrzegały przed nimi niemieckie załogi. Potrzebny był kolejny przełomowy wynalazek i późną wiosną 1943 roku problem został rozwiązany. W alianckich samolotach zwiadowczych i nawet w niepokaźnych korwetach klasy Flower wprowadzono radar o długości fali 10 centymetrów (później 9,1 centymetra). Jednostki wyposażone w to urządzenie mogły wykryć kiosk U-Boota z odległości wielu kilometrów i to zarówno w dzień, jak i w nocy. Na spokojnych wodach można było namierzyć nawet peryskop. Z punktu widzenia aliantów dodatkową zaletą było to, że żaden z niemieckich systemów nie był w stanie wykryć działającego przeciw niemu radaru centymetrowego[73].

Skąd wziął się radar o centymetrowej długości fal? W wielu relacjach z okresu wojennego po prostu „się pojawia”. Pod tym względem Liddell Hart nie jest gorszy od wielu innych, pisząc: „Radar o nowej, 10-centymetrowej długości fal, których U-Booty nie mogły przechwycić, z pewnością stanowił bardzo ważny czynnik”[74]. Do tej pory wysiłki wszystkich naukowców zmierzające do skonstruowania zminiaturyzowanego radaru o dostatecznej mocy kończyły się niepowodzeniem, a doradcy admirała Dönitza byli przekonani, że zbudowanie takiego urządzenia jest niemożliwe, przez co niemieckie okręt wojenne wyposażono w prymitywne radary do kierowania ogniem artyleryjskim, a nie porządne systemy detekcji. Przełom

nastąpił wiosną 1940 roku na uniwersytecie w Birmingham, w laboratorium Marka Oliphanta (studenta wybitnego fizyka Ernesta Rutherforda), gdzie młodsi naukowcy John Randall i Harry Boot pracujący w skromnej drewnianej szopie w końcu skonstruowali magnetron wnękowy.

To urządzenie wielkości spodka cechowała niezwykła zdolność wykrywania małych, metalowych obiektów, takich jak kiosk U-Boota, a do takiej detekcji wystarczała mu znacznie mniejsza antena. Co najważniejsze, blok urządzenia nie pękał ani się nie topił z powodu wydzielania dużej ilości energii. Jeszcze tego samego roku przeprowadzono ważne testy urządzenia w Telecommunications Research Establishment na wybrzeżu hrabstwa Dorset. W połowie lata radar odebrał echo człowieka jadącego rowerem w dużej odległości wzdłuż klifu, a w listopadzie namierzył kiosk okrętu podwodnego Royal Navy płynącego wzdłuż wybrzeża. Jak na ironię, zespół Oliphanta znalazł pierwsze wskazówki w dokumentach opublikowanych 60 lat wcześniej przez wielkiego niemieckiego fizyka i inżyniera Adolfa Herza, który opracował teoretyczne podstawy metalowej obudowy na tyle mocnej, aby wytrzymała działanie maszyny wysyłającej bardzo silne impulsy energii. W latach 30. XX wieku Randall studiował fizykę fal radiowych w Niemczech i przeczytał wtedy artykuł Herza. Po powrocie do Birmingham wraz z innym młodym naukowcem po prostu wzięli różne metalowe części od handlarza złomem i zmontowali urządzenie.

Prace nad tym nowym urządzeniem, co było praktycznie nieuniknione, napotkały liczne problemy: niski budżet, niewystarczające wyposażenie badawcze i zrozumiałe skupienie większości brytyjskich wysiłków naukowych na szukaniu lepszych sposobów wykrywania niemieckich

ataków z powietrza na Wyspy Brytyjskie. Jednak we wrześniu 1940 roku (w kulminacyjnym okresie bitwy o Anglię i długo przed formalnym przystąpieniem Stanów Zjednoczonych do wojny) misja Tizarda udała się do Stanów Zjednoczonych, aby omówić współpracę naukową. Jej uczestnicy zabrali ze sobą różne urządzenia, w tym prototyp magnetronu wnękowego. Przekazali go zdumionym Amerykanom, którzy szybko zorientowali się, że osiągnięcia Brytyjczyków znacznie przekraczają ich własne dokonania zmierzające do rozwiązania problemu miniaturyzacji radaru. Produkcja i doskonalenie testów ruszyły pełną parą zarówno w Bell Labs, jak i w nowo powołanym Radiation Laboratory (Rad Lab) w Massachusetts Institute of Technology. Mimo to nastąpiły najróżniejsze opóźnienia. Zastanawiano się bowiem, gdzie można było umieścić urządzenie i jego operatora w bombowcu Liberator? Gdzie można było zainstalować antenę? Dlatego dopiero w kryzysowym marcu i kwietniu 1943 roku dywizjony samolotów wyposażonych w radary zaczęły przyłączać się do sił alianckich, biorących udział w bitwie o Atlantyk.

Wkrótce wszyscy domagali się radarów centymetrowych – eskorta, samoloty z lotniskowców, artyleria na okrętach wojennych. Zniszczenie niemieckiego krążownika „Scharnhorst” obok Przylądka Północnego 26 grudnia 1943 roku, gdy okręt został pierwszy raz namierzony przez radary centymetrowe brytyjskich krążowników, a potem ostrzelany przez kierowaną za pomocą radaru artylerię okrętu wojennego HMS „Duke of York”, dobitnie wykazało wartość urządzenia, które po raz pierwszy zostało złożone w szopie w Birmingham. Do końca wojny amerykański przemysł wyprodukował ponad milion magnetronów wnękowych, a w swojej książce *Scientists Against Time*

(1946) James Baxter nazwał je „najcenniejszym ładunkiem, jaki kiedykolwiek dotarł do naszych brzegów” i „najcenniejszym elementem pomocy Reverse Lend-lease”[75]. Niewielkim, ale bardzo pożytecznym skutkiem ubocznym, było to, że w najciemniejsze noce i w mgliste dni statki z radarami mogły odnaleźć tratwy i łodzie ratunkowe. Ocalono w ten sposób życie wielu marynarzy alianckich i państw Osi.

Do listy kluczowych przyrządów detekcyjnych wprowadzonych do użytku w 1943 roku należy dodać rozwiązanie pilota z czasów I wojny światowej, Humphreya de Verda Leigha. Wpadł on na pomysł, aby na samolotach patrolowych zamontować silne szperacze (na jego cześć nazwane reflektorami Leigha), które pozwoliłyby złapać w smugę światła U-Booty ładujące nocą swoje akumulatory i je unieruchomić. Leigh wymyślił, przetestował, rozwiązał problemy techniczne i z własnej kieszeni zapłacił za ten reflektor (w tym loty z prototypami), ale trudno mu było zdobyć poparcie Ministerstwa Lotnictwa, przez co powszechne wprowadzenie reflektorów do użytku w alianckim lotnictwie opóźniło się co najmniej o rok. Bez wątpienia dowódcy U-Bootów przecinających Zatokę Biskajską woleliby, aby opóźnienie trwało w nieskończoność[76].

Choć każdy z wynalazków – reflektor Leigha, znacznie ulepszone warianty radionamiernika HF-DF, magnetron wnękowy i lotnicza torpeda samonaprowadzająca – powstawał osobno, to zastosowane razem na jednej platformie, takiej jak bombowiec Sunderland, doskonale się uzupełniały. Poważnie zmniejszyły szanse U-Bootów na uniknięcie wykrycia, ataku i zatopienia.

W zestawieniu z tym rywalizacja między kryptologami z Bletchley Park a ich przeciwnikami z B-Dienst wydaje się

znacznie mniej ważnym czynnikiem w bitwie o Atlantyk, gdy szczegółowo przeanalizuje się kluczowe potyczki konwojów w 1943 roku. Z pewnością była mniej istotna, niż sugeruje większość autorów literatury popularnej traktującej o deszyfrantach. Od pierwszych ujawnionych rewelacji około 1970 roku po dzień dzisiejszy czytelnicy byli zafascynowani pomysłem, że przed wojną niemieckie siły zbrojne posiadały supersprytną maszynkę potrafiącą zamieniać wszystkie wiadomości i raporty w nieczytelny miszmasz symboli, który odbiorca mógł zrozumieć tylko wtedy, gdy miał podobne urządzenie do odszyfrowania dokumentów. Jeszcze bardziej fascynowali się, czytając, że w ściśle tajnym ośrodku Brytyjczycy najpierw z pomocą Polaków, a później Amerykanów, używali takich maszyn do rozszyfrowywania niemieckich wiadomości – do czasu, aż niemieckie transmisje stały się zbyt skomplikowane i złamanie nowego systemu zajęło sfrustrowanym Brytyjczykom wiele miesięcy. Równie ekscytujące były informacje, że B-Dienst admirała Dönitza robiła to samo – czytała zakodowane wiadomości Admiralicji. Na Pacyfiku dzięki systemom Magic i Purple amerykańscy kryptolodzy czytali japońskie wiadomości wojskowe i dyplomatyczne. W tym przypadku z pewnością był to nowy sposób pojmowania wyniku wojny – ostateczne wyjaśnienie, dlaczego alianci wygrali.

Nie całkiem tak było. Powinniśmy oczywiście doceniać znaczenie wojny służb wywiadowczych toczonej między państwami Osi a aliantami, ale musimy także przyznać, że operacyjnie maszyna rozszyfrowująca Ultra mogła się przydać tylko w określonym zakresie działań, a zatem nie należy jej także przeceniać. Każda ze stron w miarę swoich możliwości starała się zakodować własne wiadomości i odczytać przekazy przeciwnika, a łamanie szyfrów

pozwalało zdobyć cenne informacje, dzięki którym można było odpowiednio rozstawić siły przed zbliżającą się bitwą. Zarówno Niemcy, jak i alianci znacznie skorzystali na tym, że potrafili rozszyfrować wiadomości wrogów. Nawet jeśli system dekodowania nie działał doskonale, to jednooki ma ogromną przewagę nad ślepym przeciwnikiem. W 1942 roku Brytyjczycy stracili umiejętność czytania wiadomości wielkiego admirała Dönitza (albo przynajmniej odszyfrowywanie ich trwało znacznie dłużej), natomiast B-Dienst prawie natychmiast dostarczała mu informacje o alianckich konwojach. W ponurych miesiącach pod koniec 1942 i na początku 1943 roku znaczyło to naprawdę dużo.

A gdyby konwoje były lepiej chronione *i* Brytyjczycy mogli widzieć tak dobrze jak Niemcy? Wówczas sprawy przedstawiałyby się zupełnie inaczej. Rozważmy, na przykład, sytuację z połowy maja 1943 roku, gdy obie strony dość sprawnie odczytywały wiadomości przeciwników i przekazywały nowe informacje wywiadowcze swoim siłom na morzu. W czasie wielkich potyczek wokół konwojów HX 237 i SC 129 (7–14 maja) wojna służb wywiadowczych osiągnęła wyjątkowy poziom wyrafinowania – punkt dla jednej strony i punkt dla drugiej, tak więc żadna ze stron nie mogła zbyt długo utrzymać przewagi. To samo dotyczy o tydzień późniejszych walk wokół konwoju HX 239 płynącego z Halifaksu do zatoki Firth of Clyde. Najpierw B-Dienst poznała położenie i kurs tej dużej grupy statków handlowych. Wkrótce brytyjscy kryptolodzy przeczytali instrukcje admirała Dönitza w systemie Shark[77], nakazujące, aby wilcze stado zastawiło pułapkę, więc Western Approaches Command zarządziło zmianę trasy konwoju. Jednak B-Dienst odczytała te sygnały i niemieckie okręty podwodne – co najmniej 22 – zostały przesunięte na pozycje do ataku. Niestety, U-Booty

napotkały w tamtym miejscu zmasowane siły alianckiego lotnictwa i marynarki wojennej. Nowy lotniskowiec eskortowy USS „Bogue” zniszczył U-569, a samoloty z HMS „Archer” uzbrojone już wówczas w rakiety zatopiły U-752. Alianci nie stracili ani jednego statku handlowego[78]. To jasne, że rozszyfrowująca Ultra pomagała, ale nigdy nie mogła wygrać w zażartych walkach o konwoje. Gdy zapadała decyzja, że konwój ma się przebić przez linie U-Bootów, zwycięstwo odnosiła ta strona, która dysponowała lepszą i potężniejszą bronią, a nie ta, która miała lepszych kryptologów.

Obecnie rozumiemy, jak te znaczne postępy w konstruowaniu alianckich urządzeń namiarowych i broni niszczących wzajemnie oddziaływały z dwoma innymi, wspomnianymi powyżej czynnikami: liczebnością i morale. W połowie marca 1943 roku z okrętów wojennych eskortujących konwój HX 229 tylko HMS „Volunteer” był wyposażony radionamiernik HF-DF, a jego operatorzy musieli albo wykrywać U-Booty, albo odbierać rozkazy Admiralicji, ale nie mogli robić obu tych rzeczy jednocześnie, bo jego możliwości działania były ograniczone. Gdy około pół roku później wszystkie okręty eskorty były wyposażone w radionamierniki HF-DF, alianci zyskali znaczną przewagę; tak samo jak wówczas, gdy pojawiła się komunikacja radiowa krótkiego zasięgu między okrętami wojennymi. Podobnie, gdy na środku Atlantyku operowało niewiele przeciążonych obowiązkami samolotów przez zalewie kilka godzin, U-Booty wykorzystywały sytuację. Ale gdy całe dywizjony samolotów dalekiego zasięgu startowały z baz w Irlandii Północnej, na Szetlandach, Islandii, Grenlandii i Nowej Fundlandii (i od połowy 1943 roku na Azorach), a Zatokę Biskajską patrolowały nocą samoloty wyposażone w radar

centymetrowy i reflektory Leigha oraz uzbrojone w bomby głębinowe, torpedy akustyczne i nawet rakiety, okręty podwodne admirała Dönitza nie miały spokoju. Jeden lotniskowiec eskortowy, taki jak HMS „Archer”, był mile witany przez konwój, ale nie mógł wpłynąć na równowagę taktyczną. Gdy pod koniec 1943 roku na morzu pojawiła się dziesiątka lotniskowców, sytuacja się zmieniła.

Nic dziwnego, że posługujący się Ultrą kryptolodzy wykryli znaczny spadek morale wśród załóg U-Bootów po potyczkach w maju 1943 roku. Nic też dziwnego, że ponaglenia admirała Dönitza brzmiały desperacko. Choć dysponował znacznie większą flotą okrętów podwodnych niż kiedykolwiek wcześniej, mniej z nich miało okazję do przeprowadzenia ataków, a więcej meldowało o uszkodzeniach i wracało do baz. Wiele załóg trafiło do alianckiej niewoli, gdy ich storpedowane okręty powoli szły na dno. Kapitan Herbert Werner, dowódca U-Boota podczas całej tej długiej wojny, napisał później poruszające wspomnienia. Ich tytuł, *Żelazne trumny*, mówi wszystko[79].

Ostateczne ciosy

Ogromne znaczenie panowania w powietrzu zostało dodatkowo potwierdzone w następnych dwóch fazach tej historii – powietrznych ofensywach aliantów w Zatoce Biskajskiej i nieudanych atakach U-Bootów na amerykańskie konwoje do Afryki Północnej. Te dwa pola bitew były rozdzielone geograficznie, ale potyczki miały miejsce mniej więcej w tych samych miesiącach 1943 roku i pod wieloma względami były podobne. Gdyby alianci zniszczyli część okrętów podwodnych przemykających się na zachód wzdłuż północnego wybrzeża Hiszpanii, mniej ich atakowałoby konwoje na trasie Stany Zjednoczone –

Gibraltar albo mniej płynęłoby nieco dalej. I gdyby amerykańska eskorta na szlaku północnoafrykańskim mogła dać się we znaki wilczym stadom Dönitza tak bardzo jak wcześniej floty – głównie brytyjska i kanadyjska – na północnym Atlantyku, do baz we Francji powróciłoby znacznie mniej U-Bootów.

U-Booty mogły pokonać Zatokę Biskajską wynurzone albo zanurzone oraz za dnia lub nocą, z czego wynikały ich problemy taktyczno-techniczne. Jeśli płynęły w zanurzeniu, ich prędkość poruszania się była znacznie mniejsza, akumulatory szybko się rozładowywały (co z pewnością nie wpływało dobrze na morale załóg) i wciąż mogły zostać namierzone przez sonar wrogiego okrętu wojennego. Jeśli natomiast płynęły na powierzchni, mogły szybciej wypłynąć na szerokie wody Atlantyku, lecz wówczas znacznie wzrastały szanse wykrycia ich przez wrogie radary, a także niebezpieczeństwo, że zostaną zaatakowane przez samoloty i okręty wojenne w momencie, gdy najłatwiej je dopaść. Ponadto od drugiej połowy 1943 roku kryptolodzy z Bletchley Park odnosili większe sukcesy w czytaniu niemieckich kodów morskich i szybciej się dostosowywali, a B-Dienst gorzej sobie radziło z ulepszonymi alianckimi szyframi.

Problemy te potęgował fakt, że dzięki opisanym powyżej licznym technicznym innowacjom aliancka eskorta lotnicza i nawodna zmieniła się w straszliwą machinę do niszczenia okrętów podwodnych. Nie chodziło tylko o to, że alianci wprowadzili wówczas do służby nowe grupy wsparcia złożone z potężnych slupów i niszczycieli oraz zbudowanych specjalnie w tym celu lotniskowców eskortowych. Przyczyniło się również to, że standardowe, dość wysłużone modele w alianckim arsenale, takie jak korwety klasy Flower i samoloty średniego zasięgu, jak wellingtony,

hudsony i sunderlandy, były stale modernizowane. W latach 1940–1941 korwety były niedozbrojone, niedostatecznie wyposażone w sprzęt i fatalnie się na nich żeglowało przeciw gigantycznym falom na północnym Atlantyku (jeden z amerykańskich obserwatorów stwierdził, że ich załogi powinny dostawać taki żołd jak podwodniacy, ponieważ przez większość czasu jednostki znajdowały w połowie pod wodą). Po 1943 roku te okręty oraz nowsze typy korwet i fregat, które stopniowo je zastępowały i zostały zaprojektowane do pływania po Atlantyku, miały znacznie większą moc silników, lepszy sprzęt detekcyjny, lepsze uzbrojenie, podwyższony dziób i znacznie więcej miejsca dla wykonującego liczne funkcje dowódcy. Na większych jednostkach jedno z przednich dział zostało zastąpione wyrzutnią Hedgehog, bomby głębinowe miały większą moc i ulepszone zapalniki czasowe, a z nadbudówki sterczały rozmaite anteny – nie tylko masztu radiowego, ale też radionamiernika HF-DF i radaru 10-centymetrowego.

Taką samą metamorfozę przeszedł wellington – wytrzymały, ale dość prosty dwusilnikowy bombowiec zaprojektowany pierwotnie przez Barnesa Wallisa do lotów nad zachodnią częścią Niemiec. W 1943 roku, pod rządami RAF Coastal Command, stał się zadziwiającą maszyną akustyczną, z antenami zamontowanymi wzdłuż grzbietu oraz wystającymi z boków i z nosa. Jego uzbrojenie mogło obejmować strzelające do przodu działko, rakiety, skuteczniejsze bomby głębinowe i nawet torpedy akustyczne. W nocy, gdy dzięki radarowi mógł się zbliżyć do U-Bootów na powierzchni morza, pilot włączał potężne reflektory Leigha i zaczynała się akcja przeciw okrętom.

Admirał Dönitz był niezłomny, a w 1943 roku niemieckie stocznie zbudowały więcej U-Bootów niż kiedykolwiek dotąd, które nadal mogły wypłynąć na Atlantyk okrężnymi

trasami przez luki w pobliżu Grenlandii, Islandii i Wysp Owczych. Gdy zorientował się, że kluczowym czynnikiem stało się panowanie aliantów w powietrzu nad morzami, jesienią 1943 roku przekonał Berlin, aby jego U-Booty miały większe wsparcie lotnicze w Zatoce Biskajskiej. Prawdę mówiąc, w tym czasie ataki niemieckiego lotnictwa na zwalczające okręty podwodne eskadry Coastal Command stały się tak silne, że z kolei RAF został zmuszony do przydzielenia im nocnej osłony z myśliwców Beaufighter i Mosquito. Co więcej, wiele U-Bootów zostało wyposażonych w znacznie cięższe działa przeciwlotnicze, w tym czterolufowe, gdyż admirał Dönitz zachęcał swoich kapitanów, aby walczyli w wynurzeniu, jeśli tylko mogli. Wreszcie samoloty Luftwaffe, a także nowsze okręty podwodne, uzbrojono w torpedy akustyczne. Pod koniec sierpnia niemieckie lotnictwo przeprowadziło pierwsze ataki zdalnie kierowanymi bombami na dwie grupy eskortowe[80].

Zatem, choć liczba ataków na północnym Atlantyku się zmniejszyła po czerwcu 1943 roku, walki o konwoje nie stały się ani trochę mniej gorączkowe, a wilcze stada – ani trochę mniej groźne. Poszczególne akcje były równie zawzięte jak dotąd. Pewien sunderland wracający do bazy nad Zatoką Biskajską został zaatakowany przez osiem Junkersów Ju 88s, zestrzelił trzy z nich i na trzech silnikach dotarł na ląd, na kamienistą plażę Chesil. Niemcy nazywali sunderlandy „latającym jeżozwierzem”. Nieco później rozegrała się zacięta bitwa między pięcioma U-Bootami przemierzającymi zatokę w wynurzeniu a pilotowanymi przez Polaków samolotami Mosquito. W tej fazie walk istniały dywizjony brytyjskie, amerykańskie, australijskie, polskie, kanadyjskie i czeskie[81]. Niektóre samoloty roztrzaskiwały się o U-Booty, ponieważ wymiana

ognia między dwoma zdeterminowanymi wrogami znacznie zwiększyła taką możliwość. Czasami rozbitkowie z dowolnej kombinacji załóg statków handlowych, okrętów eskorty, samolotów i U-Bootów mogli pływać w łodziach ratunkowych po tych samych wodach i zostać podjęci przez ten sam statek ratunkowy. Często dochodziło do taranowania i dla niektórych kapitanów niszczycieli była to chyba preferowana forma ataku – niszczyli okręt wroga, a prawdopodobnie dostawali też trzy tygodnie wolnego w czasie naprawy ich jednostki.

Szybkość działania i okrucieństwo tych epizodów nie powinny jednak przesłaniać faktu, że „alianckie floty morskie i powietrzne [...] w końcu miały odpowiednią siłę we właściwych rodzajach okrętów i samolotów, były przeszkolone, co zapewniało im wysoką skuteczność, i wyposażone w kompleksowy sprzęt do znajdowania i niszczenia U-Bootów”43[82]. Poziom szkolenia stale się podnosił, a wiele alianckich grup morskich i dywizjonów lotniczych nabrało już sporego doświadczenia bojowego, co działało na ich korzyść. Gdy w połowie października doszło do wielkiej bitwy o konwoje ON 206 i ONS 20, statki handlowe i ich bezpośrednia eskorta były wspierane przez trzy wysoce kompetentne dywizjony liberatorów (59., 86. i 120.) oraz przez dowodzoną przez komandora Grettona grupę wsparcia obejmującą ponownie jednostki „Duncan”, „Vidette”, „Sunflower”, „Pink” i „Loosestrife”. Alianci stracili tylko jeden statek handlowy, a na dno posłali pięć U-Bootów.

Kapitan Johnny Walker i jego 2. Grupa Eskortowa operująca nieco dalej niż najbliższe wsparcie konwoju dostał praktycznie wolną rękę i oddał się swojej niepohamowanej namiętności – zatapianiu U-Bootów, na które czasami czaił się przez wiele dni. W tym czasie

kapitan Walker miał już udoskonalony swój „atak przez skradanie się”, podczas którego tylko jeden okręt z jego grupy miał włączony sonar i trzymał się w dużej odległości od zanurzonego U-Boota, którego kapitan nie miał pojęcia, że inne jednostki, z wyłączonymi sonarami, spokojnie ustawiają się nad nim kierowane przez radio z okrętu kontrolującego sytuację. Przy innych okazjach kapitan Walker kazał swoim slupom – HMS „Starling”, „Wild Goose”, „Cygnet”, „Wren”, „Woodpecker” i „Kite”[83] – nacierać w linii, jeden przy drugim, i równocześnie zrzucać bomby, jak wtedy gdy stawia się ogień zaporowy na lądzie. Z dwóch wspomnianych wcześniej szkół strategicznego myślenia o wojnie konwojów kapitan Walker z pewnością *nie* hołdował tej, która prezentowała podejście „po prostu doprowadźmy statki handlowe bezpiecznie do portu”. Jego rozkaz operacyjny dla 2. Grupy Eskortowej, zachowany po wojnie przez Captain Walker’s Old Boys Association w ich bazie macierzystej w Liverpoolu, brzmiał: „Naszym celem jest zabić i wszyscy oficerowie muszą w pełni rozwinąć w sobie ducha podstępnej ofensywy. Niezależnie od tego, ile konwojów przeprowadzimy bezpiecznie, przegramy, jeśli nie urządzimy U-Bootom pogromu”[84]. Kapitan Walker był istotnie tak dobry, jak to wynika z tych słów. Od 1943 roku jego niewielka grupa zatopiła aż 20 U-Bootów, a on sam został odznaczony aż czterema Orderami za Wybitną Służbę, zanim w 1944 roku przedwcześnie odszedł ze służby z powodu wyczerpania.

Stosowana przez kapitana Walkera taktyka zabawy w kotka i myszkę stanowiła część większego planu Admiralicji. Przypomnijmy, jak podczas walk o konwoje na początku 1943 roku okręty eskorty, takie jak „Vidette” i „Pink”, zrezygnowały z pogoni za U-Bootami, ponieważ musiały wrócić i pilnować konwoju. W krytycznych

miesiącach od marca do czerwca 1943 roku Dział Badań Operacyjnych Admiralicji przeprowadził szczegółową analizę statystyczną wszystkich spotkań U-Bootów z aliancką eskortą w poprzednich dwóch latach[85]. Stwierdzono, że jeśli okręt wojenny ruszył w pogoń za szybko zanurzającym się U-Bootem i przeprowadził tylko kilka ataków, wróg miał duże szanse uciec. Jeżeli jednak okręt kontynuował pościg, być może tracąc kontakt na sonarze, a jakąś godzinę później go odzyskując, a zwłaszcza jeśli mógł pozostać w pobliżu U-Boota, by zrzucić bomby głębinowe w co najmniej sześciu atakach w ciągu ponad 90 minut, to wówczas straty wroga znacznie wzrastały. Był to statystyczny argument za utworzeniem grup wsparcia, przynajmniej takich, które pozostawałyby w pobliżu konwoju i nie musiałyby wyruszyć na poszukiwanie igły w stogu siana. Admirał Horton zapoznał się z tymi danymi i jedynie z powodu braku odpowiedniej liczby okrętów wojennych nie powstały wcześniej takie grupy jak ta kapitana Walkera. Dane opracowane przez dział badań operacyjnych Admiralicji w jaskrawy sposób ukazywały dylemat admirała Dönitza. Jego okręty podwodne mogły powstrzymać napływ alianckich dostaw do Europy tylko wówczas, jeśli przebywałyby w pobliżu konwojów, ale po lipcu 1943 roku w takiej sytuacji znacznie wzrosło prawdopodobieństwo, że samoloty i okręty nawodne z grup wsparcia wykryją je i będą na nie polować do skutku.

Dla U-Bootów poradzenie sobie z taktyką kapitana Walkera okazało się trudne, a nawet prawie niemożliwe, ale niewiele mniej niebezpieczne było dla nich przeciwstawienie się amerykańskim grupom lotniskowców eskortowych na szlakach gibraltarskich i północnoafrykańskich. Choć U.S. Navy przystąpiła do wojny z U-Bootami kompletnie nieprzygotowana, szybko się

uczyła (mimo że wojna na Pacyfiku wymagała znacznie większej uwagi z jej strony i zaangażowania przez nią większych środków). W 1943 roku ze stoczni w Tacomie w stanie Waszyngton zaczął płynąć strumień nowych, niewielkich, ale potężnych lotniskowców eskortowych. Ich załogi oraz załogi samolotów przeszły intensywne szkolenie, przemierzając Kanał Panamski, a potem stworzyły rdzeń eskorty dla transportów ogromnej liczby amerykańskich żołnierzy, amunicji i wszelkiego zaopatrzenia wysyłanych na śródziemnomorski teatr działań wojennych, gdy rozpoczęła się inwazja na Sycylię i Włochy. Pierwsze trzy okręty klasy Bogue – USS „Bogue”, USS „Core”[86] i USS „Card”[87] – miały wyjątkowo żądne walki i kompetentne załogi lotników. Dwa ich samoloty, prowadząc pewną odmianę ataku kapitana Walkera, ostrzeliwały wynurzonego U-Boota, aby ukryć fakt, że zbliża się trzeci samolot z bombami czy torpedami samonaprowadzającymi. Według archiwów oficjalnej historii marynarki wojennej S. W. Roskilla w 1943 roku samoloty lotniskowca USS „Bogue” zatopiły sześć U-Bootów na szlakach gibraltarskich, a całkowita liczba okrętów podwodnych zniszczonych przez bliską eskortę i samoloty lotniskowca USS „Card” była wyższa i wyniosła co najmniej dziesięć, a być może nawet jedenaście, U-Bootów[88].

W ostatecznym rozrachunku lotniskowce eskortowe zniszczyły podczas wojny znacznie mniej wrogich okrętów podwodnych niż samoloty stacjonujące na lądzie. Natomiast ich rola w odciąganiu U-Bootów od północnoatlantyckich konwojów w krytycznych miesiącach wiosną i na początku lata 1943 roku była ogromna, a ochrona, którą zapewniły transportom amerykańskich żołnierzy i towarów do Afryki Północnej i w rejon Morza Śródziemnego – bezcenna.

W późniejszym okresie 1943 roku niektóre lotniskowce eskortowe wysłano, aby czatowały na U-Booty w punktach uzupełniania paliwa na środkowym Atlantyku. Choć brytyjski wywiad morski drżał ze strachu, że ich źródło informacji w postaci maszyny rozszyfrowującej Ultra zostanie wykryte – ile razy w końcu amerykańskie samoloty mogły „przypadkiem" pojawić się na środku oceanu dokładnie wtedy, gdy U-Booty tankowały paliwo z jednostek zwanych „mlecznymi krowami"? – w tych atakach z pewnością zniszczono nieproporcjonalnie dużo okrętów podwodnych dostarczających paliwo, przez co zaopatrzenie zwykłych jednostek było na niebezpiecznie niskim poziomie i musiały one wcześniej wracać do baz.

Nieustannie atakowana niemiecka flota podwodna nie zdołała się już podnieść. Choć w pierwszych pięciu miesiącach 1944 roku wznowiła ataki na alianckie konwoje, między innymi mimo nikłych szans przeprowadziła szereg napaści na szlakach północnoatlantyckich, nigdy więcej nie powtórzyła sukcesów z okresu świetności, który przypadł na rok 1942 i początek 1943 roku. Jej klęska była ewidentna – i to w spektakularnej formie – w dniu D. Wówczas, jak czytelnik się przekona w rozdziale 4, równowaga sił – w powietrzu, na morzu, a nawet na niektórych spornych plażach – była całkowicie zachwiana. Niezwłocznie zniszczone zostało nie tylko kilka dywizjonów Luftwaffe niemieckiego najwyższego dowództwa. To samo stało się z „żelaznymi trumnami" Kriegsmarine. Kapitan H. A. Werner wspominał, jak to on i grupa bardzo doświadczonych dowódców U-Bootów byli zdziwieni tym, że choć powstrzymano ich na początku czerwca, później dostali rozkaz, aby zaatakować siły desantowe w dniu D. Między innymi mieli taranować wrogie okręty jak kamikaze. Żaden inny sposób działania nie jest chyba bardziej odległy

od prawdziwej roli okrętów podwodnych niż ten. Pięć z ośmiu U-Bootów, które dostały taki rozkaz, uległo zniszczeniu w daremnych atakach, trzy kolejne wróciły uszkodzone i okryte niesławą[89]. Alianci całkowicie panowali w powietrzu i na wodzie, a od czerwca do sierpnia 1944 roku okręty podwodne admirała Dönitza zatopiły jedynie pięć statków w czasie wielkiej inwazji wszech czasów (jednym z nich, niestety, był HMS „Pink").

Nieudana próba powstrzymania operacji Overlord, czy choćby zaszkodzenia jej przez U-Booty nie świadczyła jedynie o nierównowadze sił na lokalnym, taktycznym poziomie. Stanowiła również dowód na to, że pomimo wcześniejszych niezwykłych i długotrwałych sukcesów niemiecka flota podwodna nie potrafiła powstrzymać gigantycznego napływu wojsk, amunicji, paliwa, żywności i wszelkich innych niezbędnych dóbr dostarczanych z Nowego do Starego Świata. Podwodniacy zrobili, co było w ich mocy – „asy" U-Bootów, jak kapitan porucznik Kinzel, wspaniale walczyły – ale w połowie 1943 roku zostali pokonani w dobrze zorganizowanych kontratakach z wykorzystaniem różnych broni. Dzięki nowym kartom atutowym aliantów konwoje coraz częściej przepływały Atlantyk bez szwanku. Dzięki temu, że docierały, wyspiarska forteca, jaką była Wielka Brytania, zmieniła się ogromną platformę startową do inwazji na Europę. A ponieważ ta inwazja odbyła się bez poważnych (czy nawet większych) przeszkód, wojska alianckie mogły przeć naprzód i wkroczyć do Trzeciej Rzeszy. Zatem dni U-Bootów były policzone. Ich macierzyste bazy, czy to w zachodniej Francji, czy w północnych Niemczech, zostały zdobyte od strony lądu.

To prawda, że w 1944 i na początku 1945 roku niemiecki kompleks militarno-przemysłowy wciąż budował dziesiątki

nowych, większych U-Bootów. Co więcej, niemieccy naukowcy pracowali nad pewnymi zaawansowanymi rodzajami okrętów podwodnych (genialne projekty Hellmutha Waltera i jednostki typu XXI, zwane *Elektroboote*), które spędzały sen z powiek Admiralicji przez cały ostatni rok wojny w Europie. Flota okrętów podwodnych admirała Dönitza dostawała nowe jednostki jeszcze w kwietniu 1945 roku i nadal wysyłała je do walki, mimo że alianci coraz intensywniej bombardowali stocznie i kolejowe linie zaopatrzenia. Niemieckie okręty podwodne walczyły do samego końca – imponująco i zaciekle. Ponieważ wywarły niewielki wpływ na trwający nieustannie transport ludzi i amunicji przez Atlantyk – a jesienią 1944 roku nowe amerykańskie dywizje mogły popłynąć prosto do Francji – w większości opisów przebiegu II wojny światowej ich losy przewijają się jedynie w tle. Mimo to w okresie od stycznia do kwietnia 1945 roku miały miejsce niezwykle zacięte walki między U-Bootami a ich odwiecznymi wrogami: RAF Coastal Command, Royal Navy oraz ich kanadyjskimi odpowiednikami.

Jednak nie były to już walki o panowanie na szlakach atlantyckich. Stoczono je głównie na Morzu Północnym oraz na brytyjskich i kanadyjskich wodach przybrzeżnych. I nie były to łatwe zmagania, gdyż znacznie trudniej było wówczas wykryć U-Booty w wodach przybrzeżnych, miały one też znacznie lepsze uzbrojenie i dla bezpieczeństwa wynurzały się na ogół małymi grupami. W pewnym momencie RAF-owskie dywizjony niszczących czołgi typhoonów wspierających kampanię w Holandii i północno-zachodnich Niemczech przeniesiono, aby wzmocnić złożone z samolotów typu Beaufighter i Mosquito siły Coastal Command walczące z wynurzonymi U-Bootami nieopodal Ławicy Dogger i Jutlandii. Jednak walki samolotów to nie to

samo co bitwy o konwoje. W ostatnich pięciu miesiącach wojny alianci stracili na całym świecie tylko 46 statków handlowych (jedną siódmą tego co w 1942 roku). Jak zwykle, większość strat odnotowano wśród niezależnie żeglujących jednostek, a nie w konwojach. Natomiast alianci zatopili 151 okrętów podwodnych wroga. W czasie całej wojny straty wśród załóg U-Bootów sięgnęły aż 63%, a nawet 76%, jeśli wliczyć marynarzy wziętych do niewoli. W żadnej innej dużej służbie współczynnik strat w walce nie był tak ogromny[90].

Głównym powodem nie był wcale zbyt mały stan liczebny niemieckiej floty podwodnej, ale to, że ponowny wzrost jej liczebności nastąpił za późno, aby mogła wygrać kluczową kampanię o środkowy Atlantyk. Siła uderzeniowa jej wrogów stale rosła i U-Booty oblegane w tych ostatnich miesiącach od zachodu i wschodu (podobnie jak Trzecia Rzesza), nie miały dokąd uciec. Ostatnim aktem tej dumnej służby była kapitulacja. Gdy w maju 1945 roku brytyjskie oddziały dotarły do portów U-Bootów, takich jak Flensburg, znalazły całe rzędy okrętów podwodnych zacumowanych na przystaniach lub częściowo wystających z wody, które zostały zatopione przez aliantów lub przez ich własne załogi. Wiele załóg celowo zatopiło swoje okręty podwodne u wybrzeży, zamiast posłuchać rozkazu kapitulacji. Wracające z mórz i oceanów niemieckie jednostki wpływały do alianckich portów, powiewając oznaczającą kapitulację czarną flagą, albo do neutralnych przystani, aby tam spocząć na dnie. Na ironię zakrawa fakt, że ostateczny rozkaz o zaprzestaniu walk i pokojowym poddaniu się, naszkicowany przez brytyjską Admiralicję 8 maja 1945 roku, został wydany przez człowieka, którego Hitler wyznaczył na swojego następcę – wielkiego admirała Karla Dönitza.

Rozważania końcowe

Czy przebieg bitwy o Atlantyk to kolejny (i bardzo znany) przykład zwycięstwa dzięki brutalnej sile? Wielu historyków, niemal zahipnotyzowanych oszałamiającą liczbą nowych statków handlowych wypuszczanych przez amerykańskie stocznie począwszy od 1942 roku (w latach 1939–1945 brytyjskie i amerykańskie stocznie zbudowały statki o łącznej ładowności 42,5 miliona ton), jest przekonanych, że tak było[91]. W tych rozważaniach staram się przestrzec przed takim myśleniem.

Oczywiście, począwszy od lata 1943 roku alianci mieli materialną przewagę, choć stale istniało zagrożenie ze strony okrętów podwodnych admirała Dönitza nadal zdolnych do zatapiania alianckich statków handlowych, a admirał Horton i marszałek lotnictwa Slessor czuli, że nigdy nie mogą spocząć, mając tak groźnego wroga, nawet gdy sytuacja zaczęła im sprzyjać. Churchill miał rację, gdy mówił o „*właściwym* użyciu przytłaczającej siły". Same liczby niewiele znaczną, a ilości nie da się przekuć w zwycięstwo bez dwóch innych, kluczowych składników – organizacji i jakości. Bez nich strategiczne dyrektywy wydane przez ludzi na szczycie są niczym (w końcu przecież Mussolini często wydawał strategiczne rozkazy, a jaki był tego efekt?). Ludzie na dole łańcucha dowodzenia nie mogą się też spodziewać, że zwyciężą choćby w jednym starciu z U-Bootem, nie mówiąc już o trwającej tydzień bitwie o konwój, jeśli nie będą mieli odpowiednich narzędzi do wykrywania i niszczenia okrętów wroga oraz jeśli nie będą odpowiednio zorganizowani, tak aby mogli skutecznie wykorzystać te narzędzia.

Na tym przykładzie znów widzimy, jak „właściwe użycie" zasobów doprowadziło do wysiłków, dzięki którym oddziały

frontowe otrzymały instrumenty umożliwiające im zwycięstwo, i jak te wygrane na Atlantyku i na odleglejszych akwenach morskich stopniowo przechylały szalę zwycięstwa w kampanii na korzyść aliantów, a zatem następowała realizacja celów wielkiej strategii ze stycznia 1943 roku. Możemy także ustalić, gdzie nowe rozwiązania i ich zastosowanie stały się punktami zwrotnymi: gdzie pomysł obrócił się w rzeczywistość, którzy ludzie i/lub organizacje się do tego przyczynili i jak ich przełomowe koncepcje wpłynęły bezpośrednio na to, co działo się na polu bitwy.

Spośród licznych nowatorskich rozwiązań powyżej zostały omówione cztery: wprowadzenie wyposażonych w ciężką broń bombowców dalekiego zasięgu, które mogły ochraniać konwoje na całej trasie; radar centymetrowy i późniejsze osiągnięcia zespołu z Uniwersytetu w Birmingham – misji Tizarda, a następnie Bell Labs i MIT Rad Lab; wyrzutnia Hedgehog – od dziwnych marzeń ucznia przez nietypowy dział rozwoju broni różnych Admiralicji po zastosowanie na morzu w alianckiej eskorcie; utworzenie nieugiętych grup wsparcia konwojów, które pod dowództwem takich ludzi, jak komandor Gretton i kapitan Walker, połączyli nowe rodzaje broni z wymyśloną przez siebie, skuteczniejszą taktyką polowania. Nie wszyscy ci, którzy mieli w tym swój udział, byli inżynierami, ale wszyscy pomogli aliantom osiągnąć zwycięstwo.

W ten sposób pierwszy zadeklarowany na konferencji w Casablance cel operacyjny został osiągnięty, choć nawet pod koniec 1943 roku nikt w zachodnich sztabach planowania jeszcze nie liczył zwycięstw. Przez cały ten rok strategiczna kampania lotnicza przeciw Trzeciej Rzeszy nie odniosła skutku. Plany inwazji na Francję były stale odraczane, gdyż trudności i złożoność tak ogromnej

operacji coraz bardziej odstraszały, zwłaszcza brytyjskich dowódców. Kampania śródziemnomorska toczyła się zbyt wolno. Kampania na środkowym Pacyfiku wciąż była w powijakach, a wszystkie operacje na południowo-zachodnim Pacyfiku czy w Azji Południowo-Wschodniej potwornie się przedłużały. Jedynie bitwa pod Kurskiem latem 1943 roku była kolejnym dowodem, że losy wojny odwracają się na niekorzyść Niemiec. Na rozległych połaciach Atlantyku oraz na bezkresnych równinach zachodniej Rosji i Ukrainy pojawiły się pierwsze oznaki *zmierzchu bogów*, oznaki, że po latach brutalnego konfliktu bieg II wojny światowej odmienia się na korzyść aliantów.

Przypisy

[1] *Dzieła dramatyczne Williama Shakespeare'a (Szekspira): w dwunastu tomach*, t. 7, *Juliusz Cezar*; *Troilus i Kressyda*; *Perykles*, tłum. Leon Ulrich, oprac. Józef Ignacy Kraszewski, Kraków–Warszawa, 1895.

[2] Brytyjski zwyczaj, pozwalający osobom wyniesionym do godności para na zmianę nazwiska lub scalenie go z imieniem, jest bardzo mylący. Sir Alan Brooke, czyli po prostu Brooke, przez większość wojny był generałem (później marszałkiem polnym). Od 1945 roku, gdy otrzymał godność para, nazywany jest wicehrabią Alanbrookiem albo po prostu Alanbrookiem. Zatem w okresie wojennym nosił nazwisko Brooke, choć wielu późniejszych historyków, jak Danchev, Bryant czy Roberts, preferowało Alanbrooke, gdyż trudno im było powstrzymać się od stosowania lepiej im znanej formy.

[3] Z ang. pochodnia (przyp. tłum.).

[4] Liddell Hart, B. H., *History of the Second World War*, s. 316–317. Komentarze Alanbrooke'a na temat opóźnień

w podróży patrz stosowne strony jego *War Diaries 1939–1945*.

[5] Z ang. suweren, władca, suzeren (przyp. tłum.).

[6] Liddell Hart, B. H., *History of the Second World War*, s. 386. Z wyliczeń na podstawie danych Liddella Harta wynika, że pod koniec 1942 roku Dönitz miał 204 bojowe okręty podwodne (przy całkowitej liczbie 366), ale ta różnica w danych jest nieistotna. Wielki admirał Karl Dönitz był oczywiście wybitnym naczelnym dowódcą niemieckiej floty okrętów podwodnych, a później całej Kriegsmarine. Przez ostatnie sześćdziesiąt lat powstało tyle książek o kampanii atlantyckiej, że trudno je wymienić. Czytelnicy mogą zacząć od lektury doskonałego podsumowania M. Milnera *Bitwa o Atlantyk*, a następnie dzieł wymienionych w zamieszczonej w nim bibliografii. Oficjalną brytyjską historię prezentuje S. W. Roskill w trzech tomach *The War at Sea 1939–1945*. Oficjalna amerykańska historia to liczące 15 tomów dzieło S. E. Morisona *History of United States Naval Operations in World War II*, w którym tej kwestii dotyczą głównie tomy 1 i 10, ponieważ są poświęcone bitwie o Atlantyk. Dodatkową zaletą dzieła Milnera jest to, że mówi o rosnącej roli kanadyjskiej marynarki wojennej i lotnictwa. Przydatną lekturą są też wydane przez Navy Records Society opracowania Davida Syretta i Erica Grove'a, a wiele dodatkowych informacji można znaleźć w publikacjach niemieckiego instytutu badań wojskowych Militärgeschichtliches Forschungsamt.

[7] Roskill, S. W., *The War at Sea 1939–1945*, tom 2, s. 367.

[8] Ogólna teoria strategii patrz: Winton, J., *Convoy: The Defence of Sea Trade 1890–1990*; Roskill, S. W., *The Strategy of Sea Power*; Corbett, J. S., *Some Principles of Maritime Strategy*.

[9] Millet, A. R. i Murray, W., *Military Effectiveness*.
[10] Dowództwo Obrony Zachodniego Podejścia. Western Approaches to obszar Atlantyku położony bezpośrednio na zachód od Wysp Brytyjskich (przyp. tłum.).
[11] Dowództwo Obrony Przybrzeżnej RAF-u (przyp. tłum.).
[12] Operację Channel Dash (rajd przez kanał La Manche), jak nazywana jest w literaturze brytyjskiej, Niemcy opatrzyli kryptonimem Unternehmen Cerberus – operacja Cerber (przyp. tłum.).
[13] Najbardziej przejrzyste tabele zamieścił S. W. Roskill w *The War at Sea*, w dodatkach do części II tomu 3, w których ogólnie podsumował wojnę na morzu.
[14] Upadek Francji? Być może, ale tylko dla Francuzów. Bitwa stalingradzka? Być może, choć armia niemiecka ponownie natarła w kierunku wschodnim wiosną 1943 roku. Bitwa o Midway? Ale wyznaczyła ona kres japońskiej ekspansji na środkowym Pacyfiku, nie początek wielkiej kontrofensywy admirała Nimitza, która nastąpiła dobry rok później.
[15] Powstało wiele doskonałych prac o krytycznych miesiącach bitwy o Atlantyk, takich jak *The War at Sea 1939–1945* S. W. Roskilla; *Bitwa o Atlantyk* M. Milnera i *Engage the Enemy More Closely* C. Barnetta. Spośród nich chyba najbardziej się wyróżnia dzieło niemieckiego historyka (i byłego oficera marynarki wojennej) J. Rohwera *The Critical Convoy Battles of 1943* stanowiące doskonałą rekonstrukcję wydarzeń. Duże wrażenie robi także *Convoy* M. Middlebrooka.
[16] Rohwer, J., *Critical Convoy Battles*, s. 55.
[17] Z ang. żniwiarz (przyp. tłum.).
[18] Z franc. tojad (przyp. tłum.).
[19] Okręt nazwano od Bogue Sound, cieśniny w Karolinie Północnej. Z ang. *bogue* to odpaść od wiatru lub złotokres

– gatunek morskiej ryby (przyp. tłum.).

[20] *Ibid.*, s. 211, dane techniczne poszczególnych typów U-Bootów.

[21] Napływające coraz liczniej do Wielkiej Brytanii oddziały amerykańskie i kanadyjskie transportowano w zupełnie inny sposób – wielkimi liniowcami przedsiębiorstwa żeglugowego Cunard, które po rozebraniu w środku do szkieletu mogły pomieścić 15 tys. żołnierzy i płynąć z prędkością nieosiągalną nawet dla niszczycieli, nie mówiąc już o U-Bootach. Ale, powracając do wcześniejszego pytania, co miały robić dwa czy trzy miliony nowych żołnierzy w Wielkiej Brytanii, gdyby zabrakło dla nich żywności, paliwa i amunicji?

[22] Barnett, C., *Engage the Enemy More Closely*, s. 599.

[23] Bardziej ogólnie na ten temat w bezbłędnej analizie D. Howse'a *Radar at Sea*, A. R., Hezleta *The Electron and Sea Power* oraz doskonałej pracy (jednej z wielu tego autora) G. Hartcupa *The Effect of Science on the Second World War*, zwłaszcza w rozdziałach 3 i 4.

[24] Rohwer, J., *Critical Convoy Battles*, s. 113.

[25] Z ang. ochotnik (przyp. tłum.).

[26] Antenę i samo urządzenie do namierzania fal krótkich opracował zespół brytyjskiego wojskowego ośrodka naukowego pod kierownictwem polskiego inżyniera Wacława Struszyńskiego (przyp. tłum.).

[27] *Ibid.*, s. 121.

[28] Region północno-zachodniej Holandii, przez który płynie rzeka Zaan (przyp. tłum.).

[29] Z ang. przylaszczka lub wąkrota – bagienna i wodna roślina (przyp. tłum.).

[30] Informacje o licznych obawach Alanbrooke'a w tym krytycznym okresie patrz jego *War Diaries 1939–1945*, s. 330–425.

[31] Z zachwytem i pokorą wraca się do klasycznego czarno-białego filmu *Okrutne morze* (opartego na książce wielkiego powieściopisarza Nicholasa Montserrata i scenariuszu napisanym przez amerykańskiego autora kryminałów Erica Amblera). Jack Hawkins gra w nim dowódcę konwoju, pływającego niewielką korwetą klasy Flower, znoszącego ataki na kolejne konwoje przez Atlantyk i będącego świadkiem trafienia wielu statków handlowych i zatonięcia ich załóg, którym niewiele może pomóc. Montserrat sam był kapitanem okrętu eskorty na Atlantyku.

[32] Z ang. zawilec (przyp. tłum.).

[33] Az-Zamalik to jedna z dwóch wysp w stolicy Egiptu, Kairze (przyp. tłum.).

[34] Nazwy frachtowców oznaczają: Kingsbury – angielska miejscowość w hrabstwie Warwickshire; King Gruffydd – król Gruffydd był władcą Walii w połowie XI wieku; Alderamin to najjaśniejsza gwiazda w gwiazdozbiorze Cefeusza (przyp. tłum.).

[35] Z hiszp. kirasjer (przyp. tłum.).

[36] Z franc. żuaw – żołnierz francuskiej lekkiej piechoty z początku XIX wieku (przyp. tłum.).

[37] Z ang. kanadyjska gwiazda (przyp. tłum.).

[38] Wyrzutnia Hedgehog, zwana jeżem, to wieloprowadnicowy miotacz rakietowych bomb głębinowych (przyp. tłum.).

[39] Patrz, na przykład, analiza wiceadmirała Petera Grettona w ostatnim rozdziale jego książki *Crisis Convoy*, „Why Did the Germans Lose the Battle of the Atlantic in the Spring of 1943?” (Dlaczego Niemcy przegrali bitwę o Atlantyk wiosną 1943?), w którym rozważa tę kwestię. Gretton nie jest bynajmniej jedynym autorem, który to

robi, ale był naocznym świadkiem tych zdarzeń i odegrał ważną rolę w odwróceniu biegu wydarzeń.

[40] Roskill, S. W., *The War at Sea 1939–1945*, tom 2, mapa 38 (obok s. 365).

[41] Milner, M., *Bitwa o Atlantyk*.

[42] Patrz: Roskill, S. W., *The War at Sea 1939–1945*, tom 2, rozdział 5, a także mapa z zaznaczonymi pozycjami zatopionych statków handlowych z konwoju PQ 17 obok s. 141.

[43] Barnett C., *Engage the Enemy More Closely*, s. 600.

[44] Nie oznacza to, że konwoje (w przeciwieństwie do niezależnych grup zwalczania okrętów podwodnych) miały celowo poszukiwać wilczych stad. Nie było nic lepszego niż dzień wytchnienia od ataków dzięki odpowiednio ustalonej przez Admiralicję trasie. Jeśli jednak U-Booty ruszyłyby na konwój, miały być energicznie kontratakowane za pomocą ulepszonego uzbrojenia.

[45] Ocena znaczenia wkładu konwoju HX 231 w bitwę o Atlantyk to zadanie przypominające układankę. Roskill, w drugim tomie *The War at Sea 1939–1945* w ogóle o nim nie wspomina. Być może właśnie to skłoniło dowódcę eskorty tego konwoju, Petera Grettona, do napisania *Crisis Convoy*, pracy istotnej samej w sobie, ale zawierającej też pewne ciekawostki na temat morale i szkolenia, a także szczegółowe informacje o ładunkach statków handlowych, liczbie tankowców itd. Milner w *Bitwie o Atlantyk* poświęcił tej utarczce jedno zdanie na s. 172, w którym wspomina rozczarowanie admirała Dönitza tym, że konwój stracił tylko sześć statków. R. J. Overy na s. 69 *Why the Allies Won* napisał: „Konwój HX 231 od Nowej Fundlandii przez cztery dni sztormowych wichrów przebijał się przez stado siedemnastu okrętów podwodnych. Cztery U-Booty zostały zatopione

praktycznie bez strat”. Jednak w wybiórczym zestawieniu strat wśród niemieckich U-Bootów (dodatek J, s. 470) Roskill wymienia tylko dwa okręty podwodne zatopione w tych dniach na północnym Atlantyku.

[46] Z ang. słonecznik, śnieżyca, goździk i krwawnica (przyp. tłum.).

[47] Z niem. szpak (przyp. tłum.).

[48] Z niem. zięba i dzięcioł (przyp. tłum.).

[49] Gretton, P. *Crisis Convoy*, s. 157.

[50] *Ibid*., s. 173.

[51] Gatunek szybkiej afrykańskiej antylopy (przyp. tłum.).

[52] Z ang. wideta, czujka (przyp. tłum.).

[53] Osiągnięcia okrętów wojennych – i wiele zdjęć ich zadziwiająco młodych dowódców – przedstawił sir Peter Gretton w swojej książce *Convoy Escort Commander*; opis na s. 149–162.

[54] Barnett C., *Engage the Enemy More Closely*, s. 610.

[55] Z ang. łucznik (przyp. tłum.).

[56] Charakterystykę postawy politycznej admirała Dönitza zamieścił P. Padfield w *Dönitz: The Last Führer*. Raport admirała Dönitza dla Hitlera z połowy maja patrz: B. H. Liddell Hart, *History of the Second World War*, s. 389–390. Jego ocenę roli alianckiego panowania w powietrzu i wpływu na ograniczenie ataków na konwoje HX 239 i SC 130 przedstawił C. Barnett w *Engage the Enemy More Closely* na s. 611.

[57] Dönitz, K., *10 lat i 20 dni: wspomnienia 1935–1945*, s. 151–152.

[58] W 1941 roku przykładów znaczenia lotnictwa było wiele: polowanie na „Bismarcka”, Kreta, konwoje na Maltę, Pearl Harbor czy zatopienie „Prince of Wales” i „Repulse”.

[59] Lekceważącą notatkę marszałka lotnictwa „Bombera” Harrisa przedstawił M. E. Howard w *Grand Strategy* w rozdziale 4 na s. 21, natomiast gorzką ocenę admirała Dönitza – C. Barnett w *Engage the Enemy More Closely* na s. 611. Po stronie brytyjskiej ponurą historię niedawno potwierdziły wyniki badań Duncana Redforda opublikowane w *Journal of Strategic Studies* w artykule „Inter- and Intra-Service Rivalries in the Battle of the Atlantic”. Zadziwiające twierdzenia komandora Grettona o jego osobistych doświadczeniach w dziedzinie współpracy marynarki wojennej z lotnictwem zostały opisane na s. 14–15 wstępu do książki R. Setha *The Fiercest Battle*. Ponadto Gretton twierdził, że Liverpool Tactical School miała „klasy łączone” dla oficerów Royal Navy i Coastal Command, co było dość niezwykłe.

[60] Znana także jako torpeda Mark 24. Patrz artykuł „Torpeda Mark 24” w Wikipedii, http://pl.wikipedia.org/wiki/Torpeda_Mark_24, a także dokument „See Fido Run: A Tale of the First Anti-U-boat Acoustic Torpedo”, zaprezentowany przez Kathleen Williams na U.S. Naval Academy Naval History Symposium w 2009 roku.

[61] Willmott, H. P., *The Great Crusade*, s. 266–267.

[62] Z ang. miecznik (przyp. tłum.).

[63] Hrabstwo położone nad kanałem La Manche (przyp. tłum.).

[64] Ilustracja pracy załogi zrzucającej bomby głębinowe patrz: Roskill, S. W., *The War at Sea 1939–1945*, tom 3, część I, naprzeciw s. 257; ulepszony sonar patrz: Hartcup, G., *The Effect of Science on the Second World War*, s. 60–69.

[65] Hartcup, G., *The Effect of Science on the Second World War*, s. 72–74. Zdjęcie wyrzutni Hedgehog na

ilustracji nr 9.

[66] Z ang. kawalarze i spryciarze (przyp. tłum.).

[67] Tygodnik przygodowy dla nastoletnich chłopców wydawany w Wielkiej Brytanii w latach 1879–1967 (przyp. tłum.).

[68] Książkowy poradnik dla młodych majsterkowiczów (przyp. tłum.).

[69] Pawle, G., *The Secret War 1939–1945*, rozdział 12. Doskonałe poprawki do wersji o tym, jak dzięki „brytyjskim ekscentrykom" została wygrana wojna, stanowią *Britain's War Machine* pióra D. Edgertona oraz moje omówienie w „Podsumowaniu" na końcu tej książki.

[70] Tak mówi historia. A może nie? Krążyły pogłoski, że dwaj porucznicy Royal Navy oddelegowani do tego eksperymentu byli wyjątkowo przystojni i przekonali drugą córkę Churchilla, Sarah, która również obserwowała pokaz tego dnia, aby namówiła ojca do pozostania i obejrzenia wyrzutni Hedgehog w działaniu.

[71] Rohwer, J., *Critical Convoy Battles*, s. 198. G. Hartcup w *The Effect of Science on the Second World War* na s. 47–49 wyjaśnia, jak działa radionamiernik HF-DF.

[72] Z ang. powietrze–okręt nawodny (przyp. tłum.).

[73] Krótkie podsumowanie patrz: Hartcup, G., *The Effect of Science on the Second World War*, s. 24–31.

[74] Liddell Hart, B. H., *History of the Second World War*, s. 389.

[75] E. G. Bowen w rozdziałach 9–12 *Radar Days* wyjaśnia działanie tej technologii i swoją rolę w przetransferowaniu jej do Rad Lab. John Burchard w *Q.E.D* na s. 219 zauważył, że „brytyjskie osiągnięcie w postaci magnetronu wnękowego stanowiło chyba najważniejszy jednostkowy wkład w rozwój techniczny w pierwszych

latach wojny”. Patrz także: Howse, D., *Radar at Sea,* s. 67–68, 156.

[76] Zdjęcie reflektora Leigha zamieścił C. Barnett w *Engage the Enemy More Closely*, między stronami 588 a 589. Wcześniej, na s. 258–259, szczegółowo opisał przyczyny tych niekończących się opóźnień. Generalnie, Barnett bardzo krytycznie ocenia to, w jaki sposób brytyjski przemysł i władze wprowadzały odpowiednie rodzaje broni na fronty. W moim odczuciu oblężone państwo wyspiarskie raczej dobrze poradziło sobie w trudnych warunkach wojny ogólnoświatowej, a tę opinię znacznie wzmacnia stanowisko D. Edgertona w *Britain’s War Machine*.

[77] Dla Niemców był to system Triton (przyp. tłum.).

[78] Barnett C., *Engage the Enemy More Closely*, s. 609. Zrównoważoną (a raczej chłodną) ocenę wkładu Ultry w zwycięstwo aliantów przedstawia G. Hartcup w *The Effect of Science on the Second World War*, w rozdziale 5. J. Rohwer w *The Critical Convoy Battles of* 1943 na s. 229–244 wyjaśnia, jak odbywało się łamanie kodów marynarki wojennej. Ojciec historii łamania kodów, David Kahn, również zachowuje ostrożność i stara się nie przypisywać zbyt wielkiego znaczenia Ultrze ani innym systemom dekodującym. Patrz jego artykuł „Intelligence in World War II: A Survey”, s. 1–20.

[79] *Żelazne trumny* Herberta A. Wernera to ponure i fascynujące świadectwo, ilustrowane świetnymi fotografiami i schematami, które prawdopodobnie stało się inspiracją dla twórców wspaniałego filmu *Okręt* (1981).

[80] Roskill, S. W., *The War at Sea 1939–1945*, tom 3, część 1, rozdziały 2–3. W *History of United States Naval Operations in World War II* S. E. Morisona, w tomie 10, na

rozkładówce na s. 97, znajduje się wspaniała mapa U-Bootów zniszczonych w Zatoce Biskajskiej. O torpedach akustycznych wspomina M. Milner na s. 198–199 świetnej *Bitwy o Atlantyk*.

[81] Informacje o polskich pilotach Mosquito (i pilotach innych narodowości w dywizjonach) patrz: Milner, M., *Bitwa o Atlantyk*, s. 190–191.

[82] Barnett C., *Engage the Enemy More Closely*, s. 606.

[83] Z ang. szpak, dzika gęś, łabędziątko, strzyżyk, dzięcioł i kania (przyp. tłum.).

[84] O roli kapitana Walkera wspomina większość szczegółowych relacji z bitwy o Atlantyk – jakże mogłyby nie? – ale wspaniałe dane, w tym ten cytat, można znaleźć w witrynie www.captainwalker.info.

[85] Barnett C., *Engage the Enemy More Closely*, s. 605; ogólniej o badaniach operacyjnych pisze G. Hartcup w rozdziale 6 *The Effect of Science on the Second World War*.

[86] Okręt nazwano od Core Sound, cieśniny w Karolinie Północnej między lądem a wyspami Core Banks. Z ang. *core* – rdzeń, sedno (przyp. tłum.).

[87] Okręt nazwano od Card Sound, cieśniny na Florydzie między lądem a wyspą Key Largo, której nazwa przypuszczalnie pochodzi od nazwiska (przyp. tłum.).

[88] Roskill, S. W., *The War at Sea 1939–1945*, tom 3, część 1, s. 395; Morison, S. E., *History of United States Naval Operations in World War II*, tom 10, rozdział 8.

[89] H. A. Werner w *Żelaznych trumnach* na s. 305 wspomina, jak on i jego koledzy dowódcy dostali rozkaz: „Atakować i topić flotę inwazyjną, w ostateczności niszcząc okręty przeciwnika, taranując je”. Patrz także *History of United States Naval Operations in World War II*, tom 10, s. 324–325, gdzie S. E. Morison pisze

o zmasowanej alianckiej osłonie morskiej i powietrznej (i utracie HMS „Pink”).

[90] Ten końcowy okres walk został dobrze opisany przez S. W. Roskilla w *The War at Sea 1939–1945* w tomie 3, w części 1 i 2, oraz przez C. Barnetta w *Engage the Enemy More Closely* na s. 852–858. Także M. Milner w rozdziale 9 *Bitwy o Atlantyk* ukazuje, jak ciężkie to były walki.

[91] Willmott, H. P., *The Great Crusade*, s. 273. J. Ellis w *Brute Force* na s. 160–161 również przytacza silne argumenty za tym, że liczby i produkcja stanowiły kluczowy czynnik.

ROZDZIAŁ 2

Jak zdobyć panowanie w powietrzu

> I jam w przyszłość się pogrążał i, jak oka sięgnie trud,
> Świat widziałem, który idzie, i wszelaki jego cud.
> Ruch widziałem na niebiesiech, czarodziejskich statków rząd,
> Drogi towar zrzucających na purpurą zlany ląd.
> Na niebiesiech krzyk słyszałem: w górze ludy toczą bój,
> A z powietrznych ich okrętów płynie krwawej rosy zdrój.
>
> Alfred Tennyson, *Zamek w Locksley*[1]

Wczesnym rankiem 14 października 1943 roku armada 291 amerykańskich bombowców B-17 (Latających Fortec) wystartowała z lotnisk na wschodnich równinach Anglii i rozpoczęła długi lot, który miał się zakończyć zrzuceniem bomb na Schweinfurt i Regensburg. W miastach tych znajdowały się zakłady przemysłowe produkujące wyroby kluczowe dla Niemiec w okresie wojennym, takie jak łożyska kulkowe i myśliwce Messerschmitt. Ci, którzy obserwowali odrywanie się od ziemi tej armady i wznoszenie się samolotów w niebo, byli świadkami chyba największej w XX wieku demonstracji potęgi militarnej (nawet zrzucenie bomb atomowych nie może się równać z tymi nalotami pod względem liczby zabitych). Byli również świadkami tego, co miało się okazać wielkim niepowodzeniem i przynieść liczne, niepotrzebne straty. Nie po raz pierwszy te dywizjony leciały na Schweinfurt (wcześniejszy atak miał miejsce 17 sierpnia), ale na pewien czas ten nalot miał pozostać ostatnim.

Tego dnia wśród prawie 3 tys. lotników był Elmer Bendiner – dziennikarz, który został nawigatorem. Jako trzydziestosiedmiolatek po odwiedzeniu pola maków

w Anglii, które kiedyś przylegało do jego bazy Sił Powietrznych Armii Stanów Zjednoczonych (United States Army Air Forces, USAAF), napisał relację z tamtego pamiętnego dnia[2].

Bendiner, jako profesjonalny pisarz, miał talent językowy („Pokrywa chmur zatrzymała się blisko angielskiego wybrzeża, a kanał błyszczał. Biała piana kręciła się na niebieskich falach”), więc czytelnikowi nie jest łatwo śledzić trudną narrację wśród magicznych słów. Myśliwce eskortowe P-47 Thunderbolt były „niczym błyszczące anioły”, ale za Akwizgranem pomachały skrzydłami i poleciały do bazy z powodu ograniczonego zasięgu. Oczywiście dopiero wtedy Adolf Galland, generalny inspektor lotnictwa myśliwskiego i – podobnie jak admirał Dönitz – profesjonalista w każdym calu, wysłał kolejne fale atakujących samolotów. Każdy dywizjon focke-wulfów i messerschmittów po zakończeniu rundy leciał na najbliższe lotnisko polowe, uzupełniał paliwo i amunicję, a potem wracał do walki. Nawet jeżeli jakimś bombowcom B-17, o dziwo, udało się przedrzeć i zbombardować wyznaczone cele, prawdziwym problemem nalotów na Schweinfurt i Regensburg było to, ile Latających Fortec udało się Niemcom zestrzelić, a w mniejszym stopniu – jak wpłynęły one na niemiecką produkcję łożysk kulkowych.

Jak się okazało, tego dnia alianci stracili 29 bombowców B-17, zanim dotarły one do celów, i kolejne 31 w drodze powrotnej. Zatem straty wyniosły 60 maszyn i 600 żołnierzy, czyli sięgnęły poziomu 20% w jednej misji. Zbiegiem okoliczności sierpniowy nalot na Schweinfurt również doprowadził do zniszczenia sześćdziesięciu Latających Fortec. Naloty w kolejnych dniach jedynie pogłębiły te straty. „W ciągu sześciu dni walk”, zanotował Bendiner, „straciliśmy 1480 ludzi nad Europą”. Tej nocy

jedynie trzy lub cztery z osiemnastu maszyn jego dywizjonu wróciło do Kimbolton. Inne, uszkodzone, dociągnęły następnego dnia, a „sześć naszych samolotów było spalonymi kadłubami gdzieś w Europie”. Nieco dalej dodał: „My, lotnicy z 43 roku, zaświadczyliśmy własną krwią, jak błędne jest mniemanie, że taka formacja ciężko uzbrojonych bombowców, samotnych i bez eskorty, może zatriumfować nad każdym rojem myśliwców. […] Ktoś mógłby teraz zapytać, czy w praktyce testowaliśmy teorię Billy’ego Mitchella”. Ten zgryźliwy komentarz dotyczył dobrze znanego amerykańskiego teoretyka potencjału lotnictwa[3].

Jesienią 1943 roku Luftwaffe niewątpliwie wygrywała z ogromną liczbą atakujących amerykańskich samolotów. Dokładnie takie same porażki nastąpiły w równoległej i jeszcze dłużej trwającej kampanii bombardowania, co noc prowadzonej przez RAF Bomber Command w Europie Zachodniej[4]. Nawet jeszcze 30 marca 1944 roku (niecałe dziesięć tygodni przed dniem D i *14 miesięcy* po konferencji w Casablance), 795 bombowców RAF-u zostało wysłanych do Norymbergi. Brytyjskie dywizjony nieustannie gubiły kierunek i szyk. Niektóre z nich, jak na ironię, zbombardowały Schweinfurt, oddalony o 88 kilometrów od wyznaczonego im celu. Natomiast niemiecka nocna kontrofensywa myśliwców była doskonale zorganizowana i doprowadziła do zdziesiątkowania lancasterów i halifaksów. Weteran i dowódca skrzydła Pathfinder Force Pat Daniels (na siedemdziesiątej siódmej misji) wspominał później: „Wokół siebie widzieliśmy tak wiele wybuchających samolotów, że rozkazałem mojej załodze, aby przestała rejestrować spadające samoloty, bo mój nawigator je zapisywał, ponieważ chciałem, aby poświęciła czas na wypatrywanie myśliwców”[5].

W rezultacie nie powróciła ogromna liczba bombowców RAF-u – aż 95, kolejnych 12 zostało zniszczonych, gdy zmierzały do Anglii, a 59 – poważnie uszkodzonych. Jednak ubytek maszyn tracił na znaczeniu w porównaniu ze stratami przeszkolonych załóg, których zginęło znacznie więcej niż wśród młodszych rangą brytyjskich oficerów podczas bitwy na Sommą w 1916 roku. Podobnie „młody Amerykanin [...] miał większe szanse na przeżycie, wstępując do komandosów i walcząc na Pacyfiku, niż latając z 8. Armią Powietrzną USAAF-u w 1943 roku”[6]. Jak Amerykanie i Brytyjczycy przyznali później w oficjalnej historii, na początku 1944 roku sprawy szły coraz gorzej. Większość nieoficjalnych relacji jest bardziej zjadliwa. Wspaniałe brytyjsko-amerykańskie plany wygrania wojny nie powiodły się[7].

Teoria bombardowania strategicznego i jej pochodzenie

Na długo przedtem, zanim w 1903 roku bracia Wright zadziwili świat swoimi lotniczymi osiągnięciami, ludzkość rozmyślała o pojawieniu się wspaniałych maszyn, które nie tylko transportowałyby ludzi i towary drogą powietrzną, ale mogłyby także spowodować poważne straty i wywołać panikę wśród wrogów. Tennyson nie był pierwszym, który przewidział wojnę w powietrzu – już Leonardo da Vinci przedstawił maszyny cięższe od powietrza na szkicach wojskowych – a znaczny postęp techniczny w XIX wieku jedynie podsycał te futurystyczne wizje[8]. Alfred Gollin stwierdził, że w ciągu zaledwie kilku lat od historycznych lotów w Kitty Hawk, ministrowie wojny z Europy i Stanów Zjednoczonych zaczęli planować stworzenie sił lotniczych i pukać do drzwi braci Wright. Podczas publicznej debaty w kwietniu 1904 roku na temat globalnych strategicznych

losów Wielkiej Brytanii przewidujący imperialista Leo Amery argumentował, że w niedalekiej przyszłości wojska lotnicze dołączą do sił na lądzie i na morzach (o ile nie staną się od nich ważniejsze) jako instrument państwowej polityki[9].

Ważne jest, aby zdać sobie sprawę, że nawet w początkowym okresie lotnictwo miało różne oblicza i można było o nim myśleć na różne sposoby[10]. W latach 1880–1914 pojawiła się zadziwiająca liczba nowych rozwiązań lub znacznych ulepszeń we wcześniejszych, dziwacznych prototypach – łączność bezprzewodowa, torpedy, okręty podwodne, niszczyciele, karabiny maszynowe, materiały wybuchowe, maszyny liczące, samochody i wreszcie samoloty. Jest zatem zrozumiałe, że niektórzy komentatorzy myśleli o samolocie jako o kolejnym dodatku do arsenału broni do zwalczania żołnierzy i marynarzy wrogiej strony (podobnie jak prezydent Harry Truman sądził – a być może tylko tak udawał – że bomba atomowa to po prostu kolejny duży ładunek wybuchowy). W tej koncepcji lotnictwo było rodzajem powietrznej kawalerii przydatnej głównie do zwiadu lub ustalania pozycji dział, ponieważ przed rokiem 1914 tym aspektem były szczególnie zainteresowane floty wojenne borykające się z problemami nowoczesnego kierowania ogniem. Piloci mogliby ewentualnie ostrzelać żołnierzy wroga z karabinu maszynowego albo zrzucić kilka granatów na ich głowy, ale słabe samoloty nie były w stanie przenosić żadnej ciężkiej broni. Poglądy zmieniły się, gdy samoloty stały się mocniejsze oraz ich silniki zyskały większą moc, a sterowce ujawniły swoje słabości. Jednak do rozstrzygnięcia pozostała podstawowa kwestia: czy te nowomodne instrumenty miały być używane głównie do obserwacji sił wroga, czy do bezpośredniego ataku na nie.

Ponadto istniała możliwość, że samoloty, które mogły przelecieć nad liniami nieprzyjaciela, zostaną użyte do przeprowadzenia ataków na tyłach, na linie zaopatrzenia, pociągi, linie kolejowe, mosty, a nawet na kwaterę główną wrogiej armii. W czasach, w których armie każdego dnia zużywały w bitwie niespotykaną dotychczas ilość amunicji i innego zaopatrzenia, zniszczenie drogi albo magazynu położonego 30 kilometrów za linią frontu mogło istotnie wpłynąć na walkę – i to bardzo szybko. Niektóre tego rodzaju ataki mogły być niezbyt celne, ale z pewnością bywały bardzo uciążliwe, gdyż zmuszały żołnierzy i wozy do opuszczenia dróg, a nawet do poruszania się tylko nocą. Mogło to oczywiście sprowokować przeciwnika, aby użył samolotu do zestrzelenia maszyny drugiej strony. Obie te opcje zostały wkrótce opisane jako *taktyczne* działania wojenne w powietrzu i zmusiły każdą ze stron do wprowadzenia własnych, odpowiednich rodzajów broni. Oczywiście każdy samolot myśliwski mógł zanurkować, aby ostrzelać kolumnę żołnierzy wroga w marszu, ale jego prawdziwym zadaniem było strzelanie do myśliwców wroga w powietrzu. Jeśli chciało się mieć poważne narzędzie do prowadzenia ataków na cele naziemne, znacznie lepiej było skonstruować ciężej uzbrojony i bardziej opancerzony samolot wyposażony w rakiety i bomby, aby przelatywał nisko w poprzek pola walki i za nim, siejąc zamęt i powodując zniszczenia.

W 1918 roku wszystko to było w sferze czystej teorii, a w latach 20. XX wieku znalazło się ledwie w zasięgu wzroku. Idee te zaczęto wprowadzać w życie dopiero w przededniu II wojny światowej, a miało się to zamanifestować w postaci bombowców nurkujących Luftwaffe Ju 87 Stuka, myśliwców RAF–u Hawker Typhoon oraz myśliwców USAAF-u P-47 Thunderbolt. Ponieważ

zasięg samolotów teoretycznie był nieograniczony (uzależniony od zapasu paliwa), pierwsi entuzjaści sił lotniczych przewidywali również użycie ich znacznie dalej w terenie i w różnym charakterze przeciw źródłom zaopatrzenia wroga na potrzeby wojenne – przeciw położonym setki kilometrów za liniami frontu fabrykom przemysłowym i stoczniom dostarczającym broń, amunicję, ciężarówki, łożyska kulkowe, stalowe blachy, okręty wojenny itd. Miały to być ataki lotnicze na ojczyznę wroga, przypuszczalnie daleko od pól bitewnych i rejonów morskich zmagań, a zatem wymagałyby innych typów samolotów – większych, cięższych, wielosilnikowych i zdolnych do przenoszenia bomb na duże odległości. Ponieważ takie bombowce byłyby wolniejsze od zwinnych myśliwców, musiałyby także mieć, oprócz nawigatora i bombardiera, kilku strzelców odpierających ataki powietrzne, co znacznie zwiększało zapotrzebowanie na członków załóg lotniczych.

Implikacje militarne takiego podejścia były rewolucyjne. Zdaniem teoretyków lotnictwa wojskowego oddziały nowych bombowców dalekiego zasięgu nie miały już dłużej odgrywać pomocniczej roli na przyszłym, przewidywanym froncie zachodnim albo wspierać floty na Morzu Północnym. Miały być niezależną, trzecią siłą i zgodnie z tymi założeniami musiały zostać odpowiednio zorganizowane. Ich misją przestały być działania taktyczne i krótkoterminowe, a stały się – *strategiczne*, ponieważ ich niezależne ataki uderzały w potencjał wojenny nieprzyjaciela i mogły przenieść wojnę na teren wrogiego państwa. Była to rewolucyjna część z rewolucyjną perspektywą: bombardowanie dalekiego zasięgu mogło przeciąć arterie wroga, pozbawić jego armie zaopatrzenia i skrócić wojnę. To rozwiązanie, jak podkreślali jego

zwolennicy, było znacznie lepsze niż powolna rzeź podczas wojny pozycyjnej i łamanie oporu wroga poprzez blokady morskie. Pozwoliłoby ono, jak mówili, uniknąć śmierci setek tysięcy żołnierzy, którzy zginęliby w kampanii lądowej. Nie byłby to więc jedynie nowy instrument ofensywny, ale siła zbrojna, która pewnego dnia miała zdegradować armię i marynarkę wojenną do drugorzędnej roli – stąd opór tradycyjnych generałów i admirałów wobec stworzenia niezależnych sił lotniczych od początku lat 20. XX wieku i ich głęboka nieufność wobec zwolenników tych sił.

Jeszcze większe kontrowersje wywołały dalsze aspekty tego rozwiązania: dlaczego nie użyć lotnictwa do złamania morale całego wrogiego społeczeństwa – do celowego zniszczenia jego woli wspierania walki poprzez uświadomienie mu, że podobnie jak walczące oddziały, samo także boleśnie odczuje skutki wojny? Był to naturalny, kolejny krok. Dlaczego, wychodząc poza pole bitwy, nie ruszyć przeciw robotnikom zakładów zbrojeniowych produkujących broń wroga, a potem przeciw tym, którzy wspierali tych robotników? W tym sensie zbombardowanie piekarni było równie logiczne jak stacji zasilania, a zbombardowanie stacji zasilania tak samo uzasadnione jak prowadzącej na front linii kolejowej. Jednak pomysł bombardowania takich obszarów nie był prostą konsekwencją wynikającą z piekła wojny w 1940 czy 1942 roku. Wizja potwornych ataków lotniczych, które spowodowałyby powszechną panikę wśród cywilów i utratę przez nich życia, pojawiała się w całej futurystycznej literaturze wojennej poprzedniego stulecia. Najsłynniejsza stała się *Wojna w przestworzu* – bestseller H. G. Wellsa z 1908 roku, z niesamowicie sugestywnym opisem Nowego Jorku trawionego przez płomienie. Czyż zresztą sam

Napoleon nie twierdził, że wielokrotnie podczas wojny morale było istotnym czynnikiem?

Jak czytelnik się przekona, oba te cele strategiczne – bombardowanie w celu zniszczenia produkcji wojskowej wroga i bombardowanie w celu osłabienia jego morale – z wielu różnych powodów zaczęły się splatać w miarę trwania II wojny światowej. Przede wszystkim stocznie, stalownie, zakłady zbrojeniowe i węzły kolejowe wroga najczęściej znajdowały się w dużych miastach, więc ich pracownicy wraz z rodzinami zwykle mieszkali w pobliżu[11]. Zatem musiało nastąpić to, co w późniejszym eufemistycznym żargonie wojskowym nazwano „straty uboczne" niewojskowych celów. Ponadto należało pamiętać o niefortunnym fakcie, że precyzyjne bombardowanie wyznaczonego celu wojskowego, takiego jak fabryka czołgów, nie było i nigdy nie mogło być „precyzyjne", z wyjątkiem bardzo rzadkich przypadków ataków prowadzonych na niskiej wysokości, powiedzmy, specjalnego dywizjonu Mosquito na konkretny obiekt. Niekorzystny wpływ na precyzję bombardowania stoczni w Breście czy hut stali w Duisburgu z dużej wysokości i na dużą skalę miały, praktycznie, stała pokrywa chmur i silne wiatry przez większość roku, przez co celowniki bombowe nie wystarczały. Gdzieś na dole znajdowała się fabryka wroga, ale ogień obrony przeciwlotniczej stawał się coraz silniejszy, a nieprzyjacielskie myśliwce się zbliżały, więc załogi zrzucały bomby i wracały do bazy. Wielu amerykańskich i brytyjskich lotników przyznaje w zadziwiająco szczerych wspomnieniach z okresu kampanii strategicznych bombardowań, że po prostu chcieli się pozbyć zabójczego ciężaru – ważącego dwie tony ładunku bomb – i uciec.

Jednak te uwagi dotyczą niedokładności bombardowań strategicznych, a nie ich celu. Atak powietrzny na konkretne cele wojskowe wroga, nawet jeżeli danej nocy poszedł źle, osłabiał ogólne zdolności bojowe przeciwnika. Wyraźnie mieścił się w ugruntowanych tradycjach „reguł wojennych". Jednak ataki powietrzne mające na celu wpłynięcie na decyzje wroga przez zamierzone zrównanie z ziemią jego głównych miast były już czymś zupełnie innym. Kłóciły się z mającymi długie tradycje na Zachodzie zasadami współmierności. Celem tego rozdziału nie jest jednak ocena *etyczna* kampanii bombardowania strategicznego podczas II wojny światowej, ale analiza jej *skuteczności*, a zwłaszcza ustalenie, dlaczego brytyjsko-amerykańskie bombardowania nie osiągnęły przewidywanej skuteczności aż do 1944 roku, kiedy to wreszcie aliantom udało się zdobyć panowanie w powietrzu nad Europą Zachodnią. Ponadto należy mieć na uwadze te rozróżnienia w toku dalszych rozważań. Taktyczne walki powietrzne były czymś zupełnie innym niż bombardowania strategiczne, ale w opinii większości ludzi charakter precyzyjnej zmasowanej wojny w powietrzu i jej znaczenie różnią się jeszcze bardziej. Dlatego tak wiele książek na ten temat przepełnionych jest emocjami[12].

Należy jeszcze zwrócić uwagę na ostatni, intrygujący fakt dotyczący teorii sił lotniczych – brak historycznych doświadczeń. Gdy Clausewitz pisał *O wojnie*, wyabstrahował swoje wnioski z doświadczeń setek lat europejskich wojen lądowych, których kulminację stanowiły gigantyczne zmagania w czasie wojen napoleońskich. A gdy Mahan pisał *Wpływ potęgi morskiej na historię 1660–1783*, za jego argumentami teoretycznymi stały szczegółowe relacje z wojen morskich w konkretnym przedziale czasowym wskazanym także w tytule książki. Teoretycy

wojny w powietrzu mogli patrzeć jedynie w przyszłość, gdyż nie było żadnej historii, a jedynie wskazówki co do potencjalnie rewolucyjnego wpływu na działania wojenne opanowanej dopiero przez ludzkość umiejętności latania. Ich wizje, w nie mniejszym stopniu niż te Tennysona, były całkowicie hipotetyczne. Były jedynie przypuszczeniami. I, jak czuli teoretycy, wymagały przetestowania.

Z Folkestone (1917) do Dunkierki (1940)

Pomysł bombardowania strategicznego pojawił się podczas I wojny światowej. W 1914 roku większość mocarstw posiadała już jakieś lotnictwo, często podzielone na lądowe i morskie, choć jedne i drugie maszyny były tak samo prymitywnie zaprojektowane. Pierwszych samolotów wojskowych używano głównie do prowadzenia zwiadu i ustalania pozycji artylerii. Minęło trochę czasu, zanim przeciwne dywizjony zaczęły walczyć ze sobą nad okopami. Jednak industrializacja wojny we wszystkich jej formach szybko odcisnęła piętno na rodzącym się przemyśle lotniczym, który zaczął dostarczać potężniejsze, lepiej uzbrojone i mające większy zasięg samoloty. Pierwsze naloty na tereny wroga przeprowadziły głównie niemieckie zeppeliny na Anglię podczas kampanii od stycznia 1915 do listopada 1916 roku. Zabito wówczas dziesiątki ludzi i doprowadzono do znacznych zniszczeń, ale lepszą zapowiedzią tego, co nadejdzie w przyszłości, był atak 25 maja 1917 roku na Folkestone. Podczas tego dziennego nalotu 21 dwusilnikowych bombowców Gotha uderzyło na nadmorskie miasto, zabijając 165 osób i poważnie raniąc kolejnych 432 cywilów. Rozpoczęła się nowa era.

Nalot na Folkestone i bombardowania Londynu, które nastąpiły wkrótce potem, wywołały panikę i zamieszki, zmuszając rząd Lloyda George’a nie tylko do zapewnienia

balonów zaporowych, odpowiednich dział i innych środków obrony powietrznej, ale także do podjęcia bardziej zdecydowanego rozwiązania administracyjnego i stworzenia niezależnego Ministerstwa Lotnictwa, któremu podlegałyby oddzielne siły armijnego Royal Flying Corps oraz należącej do marynarki wojennej Royal Naval Air Service. Utalentowany południowoafrykański generał Jan Smuts, będący wówczas ważnym członkiem gabinetu wojennego, w jednym akapicie swojego raportu z sierpnia 1917 roku podniósł kwestię strategicznych sił lotniczych:

> W przeciwieństwie do artylerii flota powietrzna może prowadzić szerokie operacje z dala i niezależnie zarówno od armii, jak i od marynarki wojennej. *Według tego, co da się obecnie przewidzieć*, nie ma absolutnie żadnych ograniczeń skali jej przyszłego, niezależnego użycia w wojnie. I być może niedaleki jest dzień, gdy operacje powietrzne, z dewastacją terenów wroga oraz niszczeniem przemysłowych i gęsto zaludnionych ośrodków na rozległą skalę, mogą stać się głównymi operacjami wojennymi, względem których starsze formy operacji wojskowych i morskich mogą stać się drugorzędne i zostać im podporządkowane[13].

Rząd, przekonany elegancką prozą generała Smutsa i ogólnokrajowym alarmem, nie dość że w kwietniu 1918 roku powołał niezależne Royal Air Force, to jeszcze przyznał fundusze na budowę czterosilnikowych bombowców dalekiego zasięgu Vickers Vimy i Handley-Page, które miały przenieść działania wojenne do centrum Berlina.

Jak się okazało, wojna dobiegła końca, zanim można było rozpocząć takie strategiczne bombardowania. Nie było jednak wątpliwości, że wydarzenia lotnicze w 1917 i 1918

roku wprowadziły całkiem nowy wymiar do ludzkich konfliktów. Wielka Brytania posunęła się dalej niż inne kraje, tworząc niezależne siły lotnicze. Po pierwsze, chciała w ten sposób odstraszyć przeciwników od przeprowadzania w przyszłości ataków na wyspy, grożąc im wyrządzeniem jeszcze większych szkód na ich terenie. Drugim powodem było to, że Brytyjczycy skłaniali się ku traktowaniu bombardowania strategicznego jako naturalnego rozszerzenia na obszar powietrzny blokady morskiej, która osłabiła Niemcy. Po trzecie, był to stosunkowo prosty środek zastępczy pozwalający uniknąć wysyłania ogromnych armii do spływających krwią okopów w Europie. Francja miała obsesję, co zrozumiałe, na punkcie bezpieczeństwa lądowego, więc jej siły lotnicze stanowiły dodatek do armii, a same zostały nazwane L'Armée de l'Air[14]. Rosja najpierw była wstrząsana wojną domową, później zajęta wczesną bolszewicką przebudową, a potem zainteresowana prawie wyłącznie obroną kraju. W Japonii wzajemna niechęć między armią i marynarką wojenną była tak silna, że powstały dwie równoległe formacje sił lotniczych. Każda wspierała operacje swojej matczynej służby, ale żadna z nich nie odczuwała potrzeby zbudowania dużych, drogich bombowców. Do takiej samej dwoistości służby doszło w Stanach Zjednoczonych, ale nie powstrzymało to U.S. Army Air Corps od rozwinięcia w okresie międzywojennym znaczących teorii i projektów strategicznego bombardowania dalekiego zasięgu. Jedynie we Włoszech pod rządami Mussoliniego powstała osobna służba lotnicza o podobnych strukturach jak w Wielkiej Brytanii, choć jedynie z bombowcami i myśliwcami średniego zasięgu.

Zatem po 1919 roku zaprezentowana przez generała Smutsa koncepcja broni niedoścignionej, wygrywającej

wojny nie została nigdzie zrealizowana nawet w niewielkim stopniu z powodu rywalizacji między różnymi rodzajami sił zbrojnych i ostrych powojennych cięć finansowych, które dotknęły nowo utworzoną służbę. Mimo to *teoria* o wyjątkowych możliwościach sił lotniczych i jeszcze większym ich potencjale zyskiwała coraz większe poparcie. W niemałym stopniu zawdzięczała to trzem niezwykłym prorokom-propagandzistom: groźnemu generałowi Billy'emu Mitchellowi w Stanach Zjednoczonych, pierwszemu dowódcy Royal Air Force – marszałkowi lotnictwa Hugh Trenchardowi oraz włoskiemu lotnikowi i pisarzowi Giulio Douhetowi[15]. Każdy z nich rozpoczął karierę jako oficer armii i był świadkiem nowoczesnej, kosztownej wojny lądowej, zanim przeniósł się do rodzącej się w jego kraju służby lotniczej. Każdego z nich pociągały możliwości walki, jakie dawał ten nowy wymiar konfliktu. Każdy nich spotkał się z ostrą krytyką z wielu stron i w konsekwencji wysunął znacznie dalej idące postulaty na temat walki powietrznej, niż było to możliwe w tamtym czasie. Wszyscy przedstawiali przyszłościowe żądania, a im bardziej się starali, tym bardziej tradycjonaliści usiłowali zablokować ich działania. Mitchell został nawet zdegradowany do stopnia pułkownika w 1925 roku i wkrótce potem postawiony przed sądem wojennym za publiczne ataki na przywódców armii i marynarki wojennej.

Żaden z nich trzech nie stosował tak uproszczonej – ani tak niemoralnej – argumentacji za bombardowaniem wnętrza kraju wroga, jak sugerowały to nakreślone później ich wizerunki. Na przykład Trenchard w swoim pierwszym obszernym przedstawieniu doktryny walki powietrznej (1927) wprowadził rozróżnienie między wystraszeniem robotników wroga z ich fabryk czy stoczni przez częste bombardowania miejsc pracy a „masowym

bombardowaniem miasta jedynie w celu sterroryzowania ludności cywilnej”, co byłoby „sprzeczne z tym, co dyktuje człowieczeństwo”.

Mimo tego zastrzeżenia twierdzenie Trencharda, że najlepszym sposobem pokonania każdego przyszłego wroga będzie uderzenie w jego główne ośrodki przemysłowe, wywołało silne i miażdżące riposty ze strony szefów brytyjskiej armii i marynarki wojennej. Mieli oni nie tylko wątpliwości co do celności ataków bombowych na obiekty przemysłu cywilnego, a zatem co do ich moralności; przeszkadzał im także brak empirycznych dowodów, że taka strategia powali przeciwnika na kolana[16].

Jeśli kogokolwiek należałoby obarczyć odpowiedzialnością za odmalowanie przerażającego widma zniszczonych miast i zabitych cywilów w przyszłych atakach powietrznych, to zawodowych polityków okresu międzywojennego i popularną prasę. Najlepiej znane i najczęściej cytowane są wygłoszone w listopadzie 1932 roku słowa przywódcy torysów Stanleya Baldwina:

> Myślę, że byłoby dobrze, aby przeciętny człowiek z ulicy zdał sobie sprawę, że nie ma na ziemi siły, która może go ochronić przed zbombardowaniem. Cokolwiek mogą mu powiedzieć inni, bombowiec zawsze się przedrze. [...] Jedyną obroną jest atak, co oznacza, że trzeba szybciej zabić więcej kobiet i dzieci niż wróg, jeśli chce się ocaleć.

Bezwzględne słowa, a fakt, że Baldwin był powszechnie postrzegany jako dobrze wychowany i łagodny człowiek, powodował, że jego wypowiedź jeszcze bardziej zaniepokoiła opinię publiczną. „Strach przed bombowcami” ciągle narastał i w latach 30. XX wieku doniesienia z walk w Chinach, Hiszpanii i Etiopii, zwłaszcza wiadomości

o bombach z trującym gazem, jedynie nasilały panujący lęk[17].

W dodatku potężne strategiczne siły lotnicze dalekiego zasięgu, niezależne, nie powstały do czasu wybuchu II wojny światowej. Ze względu na wspomniane powyżej przyczyny geopolityczne i polityczne armie francuska, radziecka i japońska nie uznały za przydatne ani priorytetowe kampanii bombardowań strategicznych – zagrożenia widziały znacznie bliżej ojczyzny. Doktryny walki powietrznej i systemy uzbrojenia Luftwaffe były bardziej zrównoważone, więc w 1939 roku dysponowała ona znaczną liczbą bombowców średniego zasięgu, ale zbudowanie prawdziwych sił strategicznych (jak, powiedzmy, niemieckich lotniskowców eskortowych) zostało odłożone na później, ponieważ Hitler miał obsesję na punkcie okolicznych podbojów europejskich. Dowództwo włoskich sił lotniczych wciąż rozważało strategiczną zuchwałość Douheta, przynajmniej w teorii, ale ich sytuacja pod względem przemysłowym i technicznym była najsłabsza ze wszystkich takich formacji w innych mocarstwach, co oznaczało ogromną przepaść między retoryką a rzeczywistością.

Dlatego w 1939 roku jedynie brytyjskie RAF Bomber Command i jego amerykański odpowiednik trochę przypominały niezależną potęgę powietrzną. Obie te służby lotnicze, dążąc do realizacji idei bombardowań strategicznych, wykształciły struktury niezależne od zdania sceptycznego lub nawet wrogiego establishmentu armii i marynarki wojennej (amerykańscy zwolennicy bombardowań strategicznych działali pod przykrywką należącej do U.S. Army Air Corps tak zwanej Tactical School w bazie lotniczej Maxwell do czasu, aż Kongres wreszcie zaniepokoił się wzrostem potęgi

niemieckiego i japońskiego lotnictwa wojskowego). Obie przyjęły też morskie założenie Mahana, że ekonomiczny nacisk na wroga, teraz stosowany zarówno z powietrza, jak i z morza, spowoduje jego kruszenie się od wewnątrz. Zakładały również, że alianci mają większe zasoby finansowe niż państwa faszystowskie i dłużej wytrzymają taki konflikt, zwłaszcza po jawnym przyłączeniu się Stanów Zjednoczonych do wojny w grudniu 1941 roku. Oba kraje korzystały też na tym, że otaczała je „fosa”– obszar wody oddzielający je od wroga – ale co ciekawe, wyrażały przekonanie, że bombowce (a nie myśliwce krótkiego zasięgu) są najlepsze do przeprowadzenia ataku z zaskoczenia zza horyzontu. Pod tym względem całkowicie różniły się od europejskich mocarstw kontynentalnych. Czy otoczone ze wszystkich stron przez wrogów Niemcy i Prusy mogły nie podkreślać prymatu panowania na lądzie i wraz z pojawieniem się samolotów nie postawić na lotnictwo głównie wspierające armie? Jedynie Brytyjczycy i Amerykanie mieli przywilej wyboru.

Jednak, jak na ironię, ci amerykańscy i brytyjscy zwolennicy bombardowań strategicznych nadal nie mieli możliwości wprowadzenia w życie tego, co dyktowały im teorie wojny strategicznej. Mieli już prototypowe czterosilnikowe „ciężkie maszyny” na poligonach badawczych albo jeszcze na deskach kreślarskich, ale sztaby służb lotniczych spotykały się także z silnymi naciskami, aby przyznać priorytet samolotom zwalczającym okręty podwodne, samolotom dla lotniskowców eskortowych i myśliwców broniących ojczystych ziem. W latach 30. XX wieku brytyjski rząd i opinia publiczna przerażone wzrostem potęgi Luftwaffe domagały się bardziej niż czegokolwiek innego, aby Brytyjczyków ochraniały przelatujące nad ich głowami myśliwce. Toteż

program budowy bombowców nie miał monopolu na produkcję ani wówczas, ani gdy wybuchła wojna.

Co więcej, w pierwszym okresie wojny powietrznej bombardowania strategiczne zostały jeszcze bardziej zepchnięte na margines. Amerykańscy wojskowi przez kolejne 25 miesięcy patrzyli bezczynnie, jak w Europie rozprzestrzenia się konflikt, i planowali wielką przyszłą demonstrację potęgi lotnictwa, ale (oczywiście) nie mieli żadnych doświadczeń, jak dzień po dniu prowadzić ofensywę powietrzną. Z kolei RAF Bomber Command od początku było w wirze walki, choć w bardzo ograniczony sposób. Francuzi nie pozwalali im latać ze swoich baz z obawy przed atakami odwetowymi, a Ministerstwo Lotnictwa początkowo sądziło, że bombowce powinny zrzucać ulotki propagandowe w północnych Niemczech, a nie – ładunki wybuchowe. Niestety w przypadku napaści z użyciem materiałów wybuchowych sytuacja nie przedstawiała się dobrze, gdyż posiadane przez nich samoloty były dość wolne, nie latały na dużych wysokościach, przenosiły niewiele bomb i miały mało możliwości obrony, gdyby za dnia spotkały myśliwce. W rezultacie w kwietniu 1940 roku RAF Bomber Command ograniczyło się do nocnych bombardowań. Co prawda, pozwoliło to na zmniejszenie strat wśród samolotów, ale też wpłynęło na celność bombardowań.

W każdym razie w latach 1939–1940 oczy wszystkich były zwrócone na odnoszącą oszałamiające sukcesy Luftwaffe. Współpracując ze stosunkowo nielicznymi, ale niezwykle skutecznymi dywizjami pancernymi i piechoty zmotoryzowanej Wehrmachtu, niemieckie siły lotnicze pojawiły się nad Polską. Nie tylko zmiotły mniej zmodernizowaną polską armię, ale także przeprowadziły przerażające, masowe naloty bombowe na Warszawę i inne

miasta. Wszystkie przewidywane koszmary o rzezi ludności cywilnej, walących się budynkach i panikujących tłumach, tak drastycznie opisane w literaturze okresu międzywojennego, ziściły się w postaci ataków głośno wyjących sztukasów oraz systematycznie bombardujących dornierów i heinkli. Po siedmiu miesiącach „dziwnej wojny" późną wiosną 1940 roku to samo spotkało Holandię, Belgię i Norwegię. Co mogło powstrzymać te sępy, zwłaszcza gdy podążały za nimi oddziały spadochronowe, kolumny czołgów i siły szturmowe? Jak mógł, powiedzmy, Rotterdam, uniknąć zniszczeń, których doznała Warszawa? Nic by nie wystarczyło – a przynajmniej nic w skromnych arsenałach państw holenderskiego i polskiego w latach 1939–1940. Wszystkim ówczesnym obserwatorom wydawało się, że ogromne inwestycje Hitlera w Luftwaffe dały Niemcom niepokonaną broń. Zaskakujący upadek Francji w maju i czerwcu 1940 roku – pokonanie jednej z największych europejskich potęg militarnych w ciągu ostatnich trzech stuleci – całkowicie potwierdziło to przekonanie. Tradycyjne zasady prowadzenia wojny okazały się przestarzałe.

Czy na pewno? Mimo zawrotnych sukcesów hitlerowców w latach 1939–1940 Luftwaffe działała w określonych i wyjątkowo sprzyjających okolicznościach, które mogły się już nie powtórzyć nigdzie indziej, i z pewnością nie walczyła z silnym przeciwnikiem. W tych pierwszych kampaniach niemieckie siły lotnicze miały tę niezwykle ważną przewagę, że działały na korzystnym dla siebie dystansie. Odległość z lotnisk w Prusach Wschodnich lub w samych Niemczech do Warszawy była nieistotna. Bazy w Nadrenii dzielił od Holandii rzut kamieniem. Francuskie stanowiska wojskowe w Szampanii czy Lotaryngii można było zaatakować z trzech stron w ciągu 20 minut. Ponadto

Luftwaffe nie napotkała poważnego oporu w powietrzu. Nie miała równego sobie partnera sparingowego. Duże francuskie siły lotnicze z początku lat 30. XX wieku zostały, niestety, zaniedbane i zniszczone po dekadzie upadku ekonomicznego.

Oznaczało to, że ogromne floty powietrzne marszałka Hermanna Göringa *nie* były tak naprawdę przygotowane do walki z jedynym innym europejskim mocarstwem, które poważnie inwestowało w lotnictwo w latach 30. XX wieku. Być może Niemców zmylił częściowy i ograniczony udział RAF-u w bitwach nad Francją w kwietniu i maju 1940 roku, w których brytyjskie siły lądowe i powietrzne zostały zmiażdżone przez niemiecki blitzkrieg[18] – mimo że hurricany RAF-u zadały znaczne straty Luftwaffe, gdy osłaniały wycofywanie się alianckich sił lądowych do Dunkierki. Jednak główna część RAF Fighter Command nie została rozbita podczas upadku Francji. Darzony dużym szacunkiem dowódca Fighter Command, marszałek lotnictwa Hugh Dowding, mimo silnych nacisków politycznych odmówił wysłania większej liczby dywizjonów myśliwców z brytyjskich baz lotniczych, przewidując nadciągające zagrożenie. Dzięki temu w kwietniu 1940 roku Dowding i jego grupy Fighter Command na południu i wschodzie Anglii dysponowały nowoczesnym lotnictwem, które mogło zmierzyć się z Luftwaffe. Wreszcie do walki stawali przeciwnicy porównywalni pod względem sprzętu powietrznego i służb pomocniczych. Co więcej, po raz pierwszy od początku wojny Niemcom miało zabraknąć zasięgu, a zatem możliwości dostania się do wnętrza wrogiego kraju.

Bitwa o Anglię: odrobione i nieodrobione lekcje

Pierwsza prawdziwa szansa sprawdzenia teorii i pełni możliwości bombardowania strategicznego nadarzyła się podczas stoczonej latem i jesienią 1940 roku bitwy o Anglię oraz – choć mniej dramatycznie – podczas następnych kilku lat niemieckich nocnych bombardowań miast i fabryk na Wyspach Brytyjskich. Jak zostało już powiedziane, z tym starciem nie mógł się równać żaden wcześniejszy konflikt powietrzny. Bitwy powietrzne podczas I wojny światowej polegały głównie na walkach samolotów nad okopami i kilku zakończonych bombardowaniem próbnych wypadach dalekiego zasięgu. Bezlitosne włoskie ataki z powietrza na plemiona w Trypolitanii i Etiopii, zniszczenie przez Legion Kondor miast, takich jak Guernica, podczas hiszpańskiej wojny domowej i japońskie ataki powietrzne na różne chińskie miasta w latach 30. XX wieku były jednostronnymi napaściami z powietrza uprzemysłowionego państwa na biedniejsze i na ogół bezbronne społeczności, a atak Luftwaffe na Polskę we wrześniu 1939 roku niewiele się od nich różnił. Spektakularne hitlerowskie podboje Holandii, Belgii, Danii, Norwegii i nawet Francji od kwietnia do czerwca 1940 roku były przejawem *taktycznej* przewagi w powietrzu, do czego większość Luftwaffe została przewidziana i przeszkolona.

Dopiero gdy rozpoczęła się bitwa o Anglię, ziściła się Tennysonowska wizja flot powietrznych dzień za dniem i miesiąc po miesiącu rywalizujących o panowanie w przestworzach[19]. W czasie długiego, gorącego lata 1940 roku nad polami pszenicy i sadami Kentu i Sussex strategiczna teoria spotkała się z logistyczną i organizacyjną rzeczywistością. Liczyły się nie tylko przeładowane emocjami obrazy, na przykład przecinających czyste, błękitne niebo smug kondensacyjnych, katedry św. Pawła stojącej w płomieniach, Churchilla odwiedzającego

zbombardowane domy londyńczyków. Ta walka skonsolidowała także zdeterminowanych Brytyjczyków, by przezwyciężyć trudności, i wywarła ogromny wpływ na zagraniczną opinię publiczną, zwłaszcza w neutralnych Stanach Zjednoczonych. Strategicznie był to pierwszy przypadek zatrzymania niszczycielskiej siły nazizmu. Wielka Brytania i imperium brytyjskie zamierzały walczyć, we właściwym czasie przenieść działania wojenne w powietrzu i na wodzie na tereny Hitlera za pomocą komandoskich rajdów i wspierać zalążki europejskich ruchów oporu, a także stanąć do walki nad Morzem Śródziemnym przeciw Włochom Mussoliniego, które lekkomyślnie przyłączyły się do walki, gdy upadła Francja. Hitler, niecierpliwie wyczekujący rozpoczęcia kampanii wschodniej pod koniec 1940 roku i wciąż przekonany o swoim przeznaczeniu, mógł nie potraktować tego jako porażki. Jednak amerykańscy specjalni delegaci i eksperci wojskowi wysłani do Wielkiej Brytanii latem 1940 roku wrócili do zaniepokojonego Waszyngtonu z zapewnieniami, że wyspiarskie państwo się nie podda. Wiadomość tę znacznie wzmocniły wspaniałe przemówienia radiowe Churchilla nadane w tamtym okresie i jego liczne osobiste listy do prezydenta Roosevelta.

Ani ludzki wymiar bitwy o Anglię, ani jej szersze implikacje strategiczne nie interesują nas tutaj tak bardzo, jak wynikające z niej operacyjne i taktyczne przesłanki dla kogoś, kto chce zrozumieć, jak z powodzeniem prowadzić nowoczesne działania wojenne w powietrzu, gdy obaj przeciwnicy mają duże zasoby i dobrą organizację. Stanowić to może także pełen niuansów, wielowarstwowy przyczynek do wiecznie trwającej, ogólniejszej dyskusji o wojnie ofensywnej i defensywnej. Niemiecki cel strategiczny był w tym przypadku jasny. Hitler chciał

wyeliminować Wielką Brytanię z wojny, a skoro nie udało mu się tego osiągnąć przez zastraszanie i układ w stylu Vichy – co z pewnością stało się nieprawdopodobne po ustąpieniu Neville'a Chamberlaina – chciał tego dokonać za pomocą inwazji. W efekcie oznaczało to, że Niemcy musieli uzyskać kontrolę co najmniej nad wąskim przesmykiem kanału La Manche, przez który przepłynęłyby armie niemieckie. Jednak realizacja tego celu operacyjnego zależała z kolei od zdobycia nieograniczonej kontroli w powietrzu nie tylko poprzez zniszczenie RAF-u, ale także przez utrzymanie w ryzach potężnych brytyjskich sił morskich. Dla nowo sformowanego rządu Churchilla logiczny łańcuch strategiczny również był całkowicie oczywisty – uniemożliwić napastnikowi zdobycie panowania w powietrzu, aby nie uzyskał kontroli nad wodami wokół plaż, co z kolei nie pozwoliłoby mu na przeprowadzenie inwazji. W podobnej, symetrycznej sytuacji znalazły się Niemcy po 1942 roku, gdy alianci przeszli od obrony do ataku. Przed rozpoczęciem inwazji morskiej trzeba było zdobyć panowanie w powietrzu.

Niemcy mieli dobrą organizację. Tak naprawdę nie zaplanowali bitwy o Anglię, toteż nie przygotowali ani doktryny sił lotniczych, ani szkolenia pilotów, ani podstawowych inwestycji infrastrukturalnych: lotnisk, zbiorników paliwa i całej reszty. Oczywiście Luftwaffe przejęła siatkę baz lotniczych w północnej Francji, ale znacznie różniły się one od niemieckich pod względem użyteczności. Często więc Messerschmitty Bf 109, z ich delikatnymi podwoziami, musiały startować z wyboistych, trawiastych pasów lotniskowych. Luftwaffe borykała się też z wieloma innymi trudnościami – dysponowała radarem znacznie gorszym od tego, który miało Fighter Command; niemiecki wywiad był słaby, a marszałek Hermann Göring,

i pośrednio także Hitler, zbyt często ingerował w sprawach celów czy taktyki bliskiej eskorty. 16 lipca Führer zarządził przygotowania do operacji Lew Morski, czyli morskiej inwazji na Wielką Brytanię, ale dopiero 6 sierpnia dowódcy operacyjni, marszałkowie Albert Kesselring i Hugo Sperrle, otrzymali szczegółowe instrukcje dotyczące uderzenia powietrznego. Zatem sprawiedliwie oceniającego obserwatora może jedynie zadziwić (nie po raz pierwszy i nie ostatni), jak imponująca była organizacja wojsk niemieckich i jak sobie radziły, nawet gdy musiały przerzucić się z jednego celu operacyjnego na inny. Przelatywanie dzień po dniu i tydzień po tygodniu setkami myśliwców i bombowców (7 września było ich prawie tysiąc) nad kanałem La Manche wcale nie należało do łatwych zadań. Ale Niemcy to zrobili[20].

Jednak Brytyjczycy byli jeszcze lepiej przygotowani organizacyjnie dzięki łańcuchom dowodzenia i zintegrowanym systemom obrony, radarom, stacjom wywiadowczym, ostrzeżeniom o nalotach, stanowiskom dowodzenia odcinkami i kontrolerom ruchu lotniczego – zdecentralizowanym, ale połączonym w sieć i przekazującym informacje do sztabu generalnego Fighter Command Hugh Dowdinga. Niewątpliwie to wszystko *powinno* zostać dobrze zorganizowane, gdyż do tej rywalizacji brytyjskie rządy przygotowywały się przez całe lata 30. XX wieku (nawet Neville Chamberlain nie skąpił funduszy na inwestycje w obronę powietrzną). Jeśli wziąć pod uwagę rozległe obowiązki i ograniczone zasoby imperium brytyjskiego w okresie międzywojennym, warto odnotować, że stosunkowo duża część kapitału finansowego i przemysłowego została przeznaczona na bardzo staranną i zaawansowaną obronę samej Wielkie Brytanii[21]. Zatem, choć Wielka Brytania poniosła wiele porażek w pierwszych

latach wojny, z pewnością była przygotowana na ataki powietrzne wroga.

W tych bohaterskich i skomplikowanych zmaganiach między rywalizującymi i prowadzącymi w sposób zaawansowany wojnę organizacjami trzy aspekty wyróżniają się spośród wszystkich innych w wyjaśnieniach przebiegu kampanii nalotów: geografia, selekcja celów oraz ludzie i ich broń – piloci i ich samoloty.

Przez geografię rozumiem tutaj decydującą rolę odległości i przestrzeni. Latające maszyny wyzwoliły ludzkość z naturalnych ograniczeń lądowych i morskich – człowiek stał się, jak twierdzili pisarze, „wolny jak ptak”[22]. Niestety, istniało jedno poważne ograniczenie: maszyny cięższe od powietrza miały bardzo ograniczony zasięg, który jeszcze się skracał, gdy przenosiły ważące setki kilogramów bomby. Fregata w czasach Nelsona musiała się poruszać w granicach mórz i oceanów, ale mogła (zaopatrując się lokalnie w prowiant) pozostawać na wodzie miesiące, a nawet lata. Gdy wybuchła II wojna światowa, czas lotu samolotów był szokująco krótki, co wynikało z bardzo ograniczonej pojemności zbiorników paliwa i – co nie mniej ważne – konieczności powrotu do bazy. Długo po wojnie Liddell Hart napisał, że wspaniałe jednosilnikowe Messerschmitty Bf 109 stacjonujące w Pas-de-Calais mogły dotrzeć zaledwie na przedmieścia Londynu, a potem musiały zawrócić. Jeśli po drodze stoczyły walkę z hurricane’ami i spitfire’ami nad bazami w hrabstwie Kent, pozostawało im około 75 minut lotu taktycznego i znajdowały się już poza zasięgiem ochrony niemieckich bombowców[23]. Niewątpliwie dywizjony Dowdinga startujące z tych baz z pełnymi zbiornikami miały więcej czasu na walkę. A jeśli samolot RAF-u został zniszczony, miał spore szanse, by poszybować w dół na

jakieś lotnisko polowe lub pole kukurydzy, a pilot – by przeżyć. Niemiecki samolot zmuszony do lądowania na angielskiej ziemi był maszyną straconą, a załoga trafiała do niewoli.

Właśnie tutaj – do zwiększania zasięgu i precyzji kontrataków samolotów Fighter Command – niezwykle przydał się znakomity system radarowy do śledzenia lotu opracowany przez Roberta Watsona-Watta i jego współpracowników w latach 30. XX wieku[24]. Jego wartość była nieoceniona. Wysokie słupy z maszynami nadającymi pulsujący sygnał tworzyły sieć na wschodnim i południowym wybrzeżu Anglii i mogły namierzyć obiekt w powietrzu oddalony o sto kilometrów, a następnie przekazać informację do sieci obrony narodowej. W tamtym czasie nikt nie miał czegoś podobnego[25]. Przypartym do muru dywizjonom Dowdinga system ten zapewniał dwie istotne korzyści. Po pierwsze, kontrolerzy ruchu poznawali kierunek i wielkość nadlatującej floty powietrznej znacznie wcześniej, niż dotarła ona do brytyjskiego wybrzeża, co dawało Fighter Command czas na przygotowanie się. Chyba najlepszym przykładem jest nie któraś z walk na południowym wschodzie kraju, ale atak z flanki 3. Floty Powietrznej Luftwaffe (z Norwegii) na Newcastle w dniu 12 sierpnia, który został sprawnie wykryty i kosztował Niemców 15 bombowców, zaś RAF nie stracił żadnej maszyny. Bez radaru wykrycie takiego natarcia byłoby niemożliwe.



Sieć kontroli Fighter Command około 1940 roku
W tym okresie Brytyjczycy mieli najbardziej zintegrowany system obrony powietrznej na świecie. Ta mapa brytyjskich stacji radarowych i rozmieszczenia grup RAF Fighter Command nie obejmuje gęstej siatki stanowisk obserwacji lotniczych (połączonych podziemnymi liniami telefonicznymi), baterii dział przeciwlotniczych i balonów zaporowych.

Druga korzyść była równie cenna. Skoro te dziwne, wysokie maszty stojące wzdłuż wybrzeża rzeczywiście potrafiły namierzyć, powiedzmy, 60 kropek startujących

z bazy w Abbeville, to dywizjony RAF-u nie potrzebowały więcej niż kilku samolotów patrolowych w powietrzu (i nie marnowały paliwa). Większość dywizjonów oraz ich przemęczonych załóg i mechaników mogła odpoczywać dopóty, dopóki nie nadszedł rozkaz natychmiastowego startu. Popularne fotografie przedstawiające młodzieńców z rozczochranymi blond włosami odpoczywających na asfalcie obok swoich hurricane'ów i palących ostatniego papierosa tak naprawdę mówią nam, że brytyjscy obrońcy mieli znaczną przewagę defensywną, gdyż nie musieli podrywać swoich maszyn do czasu, aż samoloty wroga zużyły już 30 albo 40% zapasu paliwa. Co więcej, samolot RAF-u mógł wylądować na dowolnym lotnisku i szybko je uzupełnić. Pilot bombowca Junkers lub myśliwca Messerschmitt musiał przelecieć z powrotem nad kanałem La Manche, dotrzeć do bazy oddalonej nawet i 50 kilometrów od wybrzeża, a potem ponownie wznieść się w powietrze – co oczywiście było znacznie bardziej wyczerpujące (jak wynika ze szczegółowych rejestrów samej Luftwaffe) i w czym nie pomagało to, że marszałek Göring nie pozwalał swoim załogom lotniczym na jakikolwiek dłuższy odpoczynek. Nic dziwnego, że pod koniec ciężkiego i dłużącego się dnia liczba ofiar wśród Niemców była wysoka.

Kolejny aspekt to wybór celów ataku. Rzecz dość prosta, ale Luftwaffe nie przemyślała jej dostatecznie (jak czytelnik się przekona, nie tylko ona popełniła ten błąd). Jak zauważyło wielu historyków, Niemcy, jak na ironię, zapomnieli, co zalecał Clausewitz – konieczność zidentyfikowania kluczowych celów kampanii i wybór najlepszych środków ich osiągnięcia. Podstawowym celem, jak zostało powiedziane powyżej, była ulotna koncepcja „panowania w powietrzu". Jednak do początku września

1940 roku Luftwaffe nie udało się zrealizować tego celu i straciła ponad 800 samolotów, a znacznie więcej wymagało naprawy. Było zatem jasne, że RAF, który również stracił setki maszyn w tamtych tygodniach, miał znacznie większe możliwości, by ubiegać się o panowanie w przestworzach, niż niemieccy dowódcy początkowo się spodziewali. Ciągłe niepowodzenia z wyeliminowaniem brytyjskich myśliwców i ich lotnisk polowych oznaczały po prostu, że w ostatecznym rozrachunku cała bitwa została przegrana. W tym tkwiło sedno. Trzeba było zlikwidować Fighter Command.

Niefortunnie dla Hitlera i wbrew jego ambicji marszałek Rzeszy Göring i jego marszałkowie lotnictwa podjęli kilka fatalnych decyzji na krytycznym spotkaniu 3 września 1940 roku (jak na ironię, odbyło się ono w Hadze – mieście międzynarodowych konferencji pokojowych). Bombowce 3. Floty Powietrznej Luftwaffe, które zawsze miały dłuższą drogę do pokonania z baz w Normandii nad hrabstwo Kent, zostały z powodu nalegań marszałka Hugona Sperrlego skierowane do nocnych ataków na liczne porty południowego wybrzeża Wielkiej Brytanii: Southampton, Portsmouth, Devonport, Cardiff i inne. Co ważniejsze, postanowiono, że 2. Flota Powietrzna feldmarszałka Alberta Kesselringa stacjonująca w Pas-de-Calais i ponownie silnie wzmocniona miała nieubłaganie dzień i noc prowadzić kampanię nalotów na Londyn. Jej rezultatem były pożary, z którymi musieli zmagać się mieszkańcy stolicy, a zwłaszcza robotnicy z East Endu. W pierwszym zmasowanym ataku 7 września zginęło ponad 300 cywilów, a 1,3 tys. zostało poważnie rannych. Płomienie buchające w dokach i wokół katedry św. Pawła widoczne z odległości 80 kilometrów były doskonałą latarnią dla nocnych bombowców Göringa. Bombardowanie kontynuowano

w następnych tygodniach, a każda ze stron kierowała coraz więcej samolotów do walki. Niekiedy Luftwaffe trafiała się okazja do siania spustoszenia w Londynie, kiedy indziej kontrataki Fighter Command były wyjątkowo dotkliwe – 15 września zestrzelono 60 bombowców, a RAF stracił 26 myśliwców (połowa pilotów się uratowała, skacząc na spadochronach). Zmagania były czymś nowym i tytanicznym, a świat przyglądał im się w zachwycie.

Londyński *Blitz*[26] przesłonił kluczowy fakt, że decyzja Luftwaffe o zmianie celów ocaliła Fighter Command. Biorąc pod uwagę zajmowane przez Brytyjczyków silne pozycje obronne, logika prowadzenia operacji wskazywała niemieckim napastnikom kolejność celów: (1) główne stacje radarowe na wybrzeżu, (2) lotniska polowe Fighter Command w południowo-wschodniej Anglii oraz (3) liczba i morale alianckich pilotów. Zadziwiające – zwłaszcza jeśli wziąć pod uwagę fakt, iż wysokie maszty antenowe zostały wzniesione na nadmorskich pagórkach już w 1938 roku – że niemiecki wywiad lotniczy nie potrafił docenić znaczenia radarów dla całego brytyjskiego systemu obrony, nawet gdy dywizjony RAF-u raz za razem czekały w odpowiednich miejscach na nadlatujące samoloty. Pożytek z wczesnych ataków na stacje został zakwestionowany przez marszałka Göringa w dniu 15 sierpnia i później Niemcy ich zaprzestali. Bez radaru obrońcy musieliby polegać wyłącznie na Royal Observer Corps i bardzo kosztownych patrolach powietrznych nad kanałem La Manche. Decyzja marszałka Göringa z 3 września, aby zmienić cele ataku, przyniosła także ulgę wysuniętym lotniskom polowym Fighter Command, które od sierpnia były nieustannie atakowane (były zmuszone opuścić bazę RAF Manston w hrabstwie Kent), a zwłaszcza stacjom sektorowym, takim jak Biggin Hill i Northolt, kontrolującym całe grupy

myśliwców. Brak bombardowań i ostrzału lotnisk dał utrudzonym załogom trochę więcej czasu na odpoczynek, a inżynierom – na naprawę i zatankowanie samolotów bez przeszkód. Natomiast Brytyjczyków nie przestawał zadziwiać brak ataków na uderzająco bezbronne stacje radarowe.

Zamiast skoncentrować się na krytycznych elementach brytyjskiego systemu obrony powietrznej, marszałek Göring ponaglany przez Führera zdecydował się na atakowanie największego, najbardziej rozciągniętego obszaru metropolitalnego na świecie. Zniszczenia spowodowane w aglomeracji londyńskiej, a także w portach południowej i zachodniej Anglii, były ogromne i wskazywały na brutalność napastnika. Wątpliwe jednak, czy Luftwaffe udałoby się zniszczyć Londyn, nawet gdyby miała dwa razy więcej bombowców – a gdyby nawet, to nie gwarantowałoby to znalezienia sposobu na pokonanie narastającego problemu, jak dokonać inwazji na całą wyspę, gdyż lato 1940 roku przeszło już w jesień. Nic dziwnego, że sceptyczni dowódcy niemieckiej marynarki wojennej i armii czekali bezczynnie, pozwalając ministrowi lotnictwa marszałkowi Göringowi wykazać się lub ponieść klęskę. W końcu atakowanie Londynu z francuskich baz lotniczych wymagało przebywania znacznie dłużej nad Anglią, a zatem dawało RAF-owi drugą szansę na zaatakowanie wyczerpanych załóg niemieckich bombowców w drodze powrotnej. Pozwalało także Dowdingowi na trzymanie świeżych dywizjonów ze wschodniej Anglii i środkowej Wielkiej Brytanii do popołudniowych kontrataków. „Trudno mi było uwierzyć, że Niemcy mogli popełnić taki błąd”, napisał później Dowding[27].

„Świeże dywizjony” oznaczały połączenie dwóch części składowych – samolotów i pilotów. Każda ze stron używała

niewielu rodzajów samolotów. Dywizjony RAF-u latały wolniejszymi (i wkrótce wycofanymi) myśliwcami Defiant, głównie myśliwcami Hawker Hurricane i niewielką, ale stale rosnącą liczbą spitfire'ów. Z kolei Luftwaffe wykorzystywała budzące strach bombowce nurkujące Junkers Stuka Ju 87, a także mieszaninę dwusilnikowych myśliwców bombardujących i średnich bombowców jak Messerschmitt Bf 110, Dornier Do 17 i Heinkel He 111, oraz większe, ale wolniejsze Junkers Ju 52, a także podstawowe jednosilnikowe myśliwce Messerschmitt Bf 109. Przez cały rok wszystkie te słynne – lub niesławne – maszyny terroryzowały Europę (na brytyjskich stacjach kolejowych, w urzędach pocztowych i szkołach wisiały na ścianach plansze przedstawiające ich złowrogie sylwetki). Nadszedł jednak czas, że to one były zestrzeliwane, a Niemcy nie mieli w zanadrzu nowszych, lepszych, dalej dolatujących bombowców. Jak zostało już powiedziane, prace Luftwaffe nad ciężkimi bombowcami zostały zarzucone w latach 30. XX wieku i dlatego nie istniał niemiecki odpowiednik potężnych brytyjsko-amerykańskich strategicznych sił powietrznych odpowiedzialnych za późniejsze ataki na Trzecią Rzeszę. Na tym etapie wojny bombardujące londyńskie doki dorniery były najbliższym odpowiednikiem samolotów strategicznych, a ze względu na ograniczoną zdolność przenoszenia bomb zupełnie nie nadawały się do tego zadania.

Kampania nalotów na Londyn i południowe hrabstwa stała się więc kolejną grą w papier, kamień i nożyce. Gdyby niemieckie bombowce dosięgły celów, jak zaplanowano – a wielu z nich to się udało, jak widać na przykładzie nalotów na East End – mogłyby zadać straszne ciosy Brytyjczykom i spowodować zniszczenie zabudowań, fabryk i portów. Gdy hurricane'om i spitfire'om udało się dopaść je

wcześniej, zadawały im ciężkie straty, gdyż nawet wytrzymałym Messerschmittom Bf 110 ciężko było uporać się z hurricanem, nie mówiąc już o spitfirze. Bez wątpienia ogromną satysfakcję odczuwali członkowie brytyjskich i francuskich pułków pokonanych pod Dunkierką oraz cywile, którzy uciekli przed bezpardonowymi atakami bombowców nurkujących na kolumny uchodźców w północnej Francji, gdy dowiedzieli się, że sztukasy stały się łatwymi ofiarami szybszych myśliwców RAF-u i trzeba było je wycofać z walki. Z kolei, jeżeli Messerschmitty Bf 109 wdały się w potyczkę z brytyjskimi dywizjonami, zanim te zbliżyły się do niemieckich bombowców, sprawy miały się całkiem inaczej i szanse były bardziej wyrównane. Gdy pod koniec sierpnia marszałek Göring zaniepokojony stratami wśród bombowców rozkazał Messerschmittom Bf 109 trzymać się blisko bombowców Bf 110, niemieckie lotnictwo straciło znaczną część taktycznej elastyczności. Eskadry myśliwców Messerschmitt coraz mocniej krytykowane za to, że nie potrafiły osłonić bombowców, zostały zmuszone do podejmowania aż trzech wypadów dziennie do Anglii, co po prostu na dłuższą metę było nie do wykonania.

Zatem, choć obie strony ponosiły ogromne straty w samolotach na linii frontu, było to mniejszym zmartwieniem. Zarówno Niemcy, jak i Wielka Brytania rozpoczęły produkcję na potrzeby „wojny totalnej” i co miesiąc otrzymywały nowe maszyny, a dostawy z brytyjskich fabryk niespodziewanie wyprzedzały zapotrzebowanie. Największym nieustannym zmartwieniem był współczynnik strat wśród wykwalifikowanych pilotów, których było znacznie trudniej zastąpić niż jednosilnikowe maszyny. Jak ujawnia Williamson Murray w swojej szczegółowej analizie, siły lotnicze obu stron odnotowały

ogromne straty wśród pilotów myśliwców w sierpniu i wrześniu 1940 roku. RAF przeniósł pilotów z Bomber Command, pożyczył ich z Fleet Air Arm, skrócił o połowę czas szkolenia nowych lotników i – co było ogromnym błogosławieństwem – otworzył podwoje przed Wolnymi Francuzami, Polakami, Czechami, Norwegami i Amerykanami, którzy potrafili latać, nie wspominając już o strumieniu świeżych pilotów z Kanady, Australii, Nowej Zelandii, Afryki Południowej i Rodezji[28]. (Natomiast Luftwaffe w trakcie bitwy o Anglię otrzymała tylko fatalny pokaz włoskiego wsparcia). Murray przedstawił także najważniejsze statystyki. Na początku maja 1940 roku marszałek Göring dowodził ponad tysiącem „bojowo przygotowanych" pilotów Messerschmittów Bf 109, a współczynnik strat w tym miesiącu wyniósł zaledwie 6,8%. Na początku września miał już tylko 735 takich pilotów, a straty w tym miesiącu sięgnęły 23,1%[29]. Wspaniałe kontrataki RAF-u w niedzielę 15 września, gdy 60 myśliwców z 12. Grupy ze środkowej Wielkiej Brytanii ruszyło na południe na niemieckie formacje, zaszokowały dowódców Luftwaffe, gdyż uświadomiły im możliwości brytyjskiej obrony powietrznej.

Wynikające z bitwy o Anglię strategiczne wnioski były oczywiste – przez dobrze broniony i dobrze zorganizowany system obrony powietrznej bombowce nie zawsze „się przedrą", jak twierdził Stanley Baldwin. Być może uda się to nielicznym, ale większość poniesie straty, jeśli będzie lecieć samotnie lub tylko z częściową osłoną samolotów eskortowych. Osłona przez pół lotu była tak samo przydatna jak jej brak, gdyż przeciwnik po prostu przesuwał swoje główne linie obrony głębiej, czekał, a potem atakował. Wynik kampanii bombardowania strategicznego jednego uprzemysłowionego państwa

przeciw drugiemu zależał zatem od tego, której ze stron uda się za pomocą myśliwców oczyścić niebo z jednostek przeciwnika. Nic innego się nie liczyło.

Właśnie z tego względu poświęcam tyle miejsca i uwagi kampanii, którą prowadzono prawie dwa i pół roku przed konferencją w Casablance. Oczywiście istniało wiele istotnych różnic między kluczowymi czterema miesiącami bitwy o Anglię a niezwykle okrutnymi piętnastoma miesiącami (jeśli liczyć od stycznia 1941 roku) brytyjskiej i amerykańskiej kampanii nalotów strategicznych na Niemcy. Jednak podstawowe zasady operacyjne walk powietrznych – to znaczy dogłębne zrozumienie znaczenia geografii, wyznaczania celów oraz ludzi i samolotów – pozostały takie same.

Zadziwia więc, jak szybko i zdecydowanie amerykańscy i brytyjscy dowódcy odrzucili pomysł, że z pokonania przez Fighter Command liczebniejszego Luftwaffe w tych bohaterskich miesiącach 1940 roku wynikają ogólniejsze wnioski. Amerykańscy obserwatorzy doszli do wniosku, że niemieckie bombowce miały niedostateczne uzbrojenie, latały zbyt nisko, a w formacjach zabrakło dyscypliny. Im to by się nie przydarzyło. Amerykanie zamierzali wprowadzić „więcej samolotów osiągających większą prędkość, lepszą zdolność obronną i wyższą wysokość”, tak więc USAAF był przekonany, że uniknie wszystkich problemów, jakie mieli marszałkowie Göring i Kesselring. To prawda, że Latające Fortece B-17 i Liberatory B-24 były znacznie lepsze od, powiedzmy, bombowców Heinkel He 111, ale takie stwierdzenia miały tylko sens, jeśli zakładało się, że zdolności bojowe Luftwaffe pozostaną niezmienione, a latanie na wysokości 7,2 tys. metrów zamiast na 3,6 tys. zminimalizuje straty. A gdyby nowe niemieckie myśliwce latały na wysokości 9 tys. metrów? Wnioski dowódców RAF-

u (lecz przypuszczalnie nie samego Dowdinga) były jeszcze bardziej skandaliczne. Godna pochwały postawa moralna i duch walki cywilnej ludności Londynu, Portsmouth i Coventry w czasie silnych bombardowań nie doprowadziły do zakwestionowania doktryny sił powietrznych przewidującej uderzenie w serce wrogiego kraju. Dowódca naczelny Charles Portal i inni po prostu założyli, że ludność niemiecka nie będzie równie wytrzymała jak Brytyjczycy – co stanowiło wierne odbicie wniosku, do jakiego doszli przedwojenni stratedzy Luftwaffe w odniesieniu do słabszych demokracji zachodnich w porównaniu z żelazną wolą i jednością narodową narzuconą przez nazistów[30]. Jeśli przyjmuje się założenie, że przeciwna strona pierwsza się załamie – co brzmiało równie strasznie jak wypowiedzi Douglasa Haiga, Ericha Ludendorffa i wojna pozycyjna na froncie zachodnim I wojny światowej – to nic dziwnego, że niewiele uwagi poświęca się naprawdę ważnym kwestiom, takim jak odległość, cele i detekcja.

Alianckie naloty bombowe i ich klęska od końca 1940 do końca 1943 roku

12 października 1940 roku Hitler odłożył operację Lew Morski co najmniej do wiosny. W styczniu, gdy skupił się na zbliżającej się napaści na Związek Radziecki, zarządził wstrzymanie większości przygotowań do inwazji na Wielką Brytanię. Z kolei marszałek Göring poinstruował 3. Flotę Powietrzną Luftwaffe pod dowództwem marszałka Sperrlego, aby skoncentrowała się na nocnych atakach na cele przemysłowe. Miało już nie być bohaterskich pojedynków myśliwców nad sadami jabłoni w hrabstwie Kent.

I rzeczywiście rzadko niemieckie myśliwce znów pojawiały się nad Anglią. Siły Sperrlego po przeniesieniu

części dywizjonów bombowców z 2. Floty Powietrznej zostały powiększone i były jedynymi, które kontynuowały wojnę powietrzną przeciw Wielkiej Brytanii. Marszałek Sperrle dysponował wówczas znaczną flotą liczącą do 750 bombowców (choć całkowita liczba jednostek bojowych była mniejsza, gdyż część naprawiano bądź konserwowano lub służyła celom szkoleniowym). Mieszkańcy Londynu i innych brytyjskich miast nie zaznali spokoju podczas nocnych ataków przez resztę roku – nawet wtedy, gdy Hitler przesunął w czasie operację Lew Morski; Londyn był atakowany przez 57 kolejnych nocy, potem Luftwaffe przeszła do przerażających nalotów, które zrównały z ziemią znaczną część zabytkowego centrum Coventry. Powietrzny *Blitz* trwał aż do końca grudnia, gdy zawieszono ataki ze względu na przedłużającą się fatalną pogodę, a od wiosny 1941 roku je wznowiono. Jeszcze 10 maja Londyn został kolejny raz zbombardowany w ciężkich nocnych atakach. Później, choć niemieckie naloty były przerywane i wznawiane przez resztę wojny (do czasu, aż zastąpił je ostrzał pociskami V), kampania bombowa Luftwaffe nigdy więcej nie była równie intensywna. W połowie maja 1941 roku większość bombowców i myśliwców Göringa została skierowana na front wschodni albo na bałkański i śródziemnomorski teatr działań wojennych. Później miało to istotne, choć nieprzewidziane wcześniej skutki. Ponieważ niemieckie samoloty nie latały już nad Anglią w ciągu dnia, Niemcy nie mieli zdjęć lotniczych rosnących alianckich sił przygotowujących się do dnia D. Brak zwiadu lotniczego oznaczał, że byli ślepi.

Choć nocne bombardowania Luftwaffe były znacznie mniej dramatyczne niż wielkie powietrzne pojedynki w sierpniu i wrześniu 1940 roku, można było jednak wiele się z nich nauczyć, o ile bystry obserwator zadałby sobie

taki trud. Unaoczniały, jak niełatwo jest prowadzić długotrwałą nocną ofensywę niezależnie od tego, czyje siły powietrzne dokonują ataku, gdyż każde stają przed problemem znalezienia drogi w ciemności. Gdy niemieckie eskadry minęły przybrzeżne stacje radarowe, znalezienie ich, a potem zestrzelenie, stawało się zabawą w chowanego, więc wszelkie zadane straty były cząstkowe, a nie rozstrzygające. W ciągu najbliższych kilku lat zdopingowało to Brytyjczyków do stworzenia bardzo zaawansowanego systemu obrony przed nocnymi atakami powietrznymi – kombinacji specjalnie przeszkolonych dywizjonów spitfire'ów i myśliwców Mosquito, znacznie szerszego pasma stacji radionamierzania HF-DF oraz przechwytywania przesyłanych za pomocą Enigmy wiadomości Luftwaffe (choć podobnie jak w bitwach atlantyckich przełom w podsłuchiwaniu i odszyfrowywania wiadomości nie oznaczał automatycznie zniszczenia wroga).

Jednak zadanie Luftwaffe było znacznie trudniejsze. Należy zacząć od tego, że występowały zwykłe kłopoty z zasięgiem i wytrzymałością samolotów, zwłaszcza w przypadku dwusilnikowych średnich bombowców. Blenheimy i wellingtony RAF-u miały problemy z dotarciem daleko w głąb przestrzeni powietrznej Francji i Niemiec, a dorniery i heinkle nie mogły dolecieć daleko w głąb Wielkiej Brytanii – ani pozostać zbyt długo tam, gdzie dolatywały[31]. Oprócz ogromnego celu, jakim był Londyn, i kilku specjalnych punktów nadmorskich, jak Harwich i Portsmouth, większość brytyjskich ośrodków przemysłowych leżała dalej na północy i zachodzie, w tym wszystkie główne stocznie i wiele najważniejszych zagłębi węglowych. Lekkie jednostki znajdowały się na południu, zaś cięższe okręty wojenne i dywizjony ich atlantyckiej eskorty Royal Navy rozlokowała w Irlandii Północnej,

Liverpoolu, zatoce Firth of Clyde i na Orkadach. I choć w środkowej części Wielkiej Brytanii znajdowało się wiele fabryk, późnowiktoriańska struktura brytyjskiego przetwórstwa spowodowała, że były rozrzucone po bardzo rozległym obszarze. Ściśle przestrzegano zaciemnienia, więc nawet w rzadkie księżycowe noce (w które niemieckie samoloty były też bardziej narażone na ataki myśliwców RAF-u) niemieccy piloci mieli trudności ze znalezieniem przydzielonych im celów. W pochmurne noce naturalnie pojawiała się pokusa, aby zrzucić bomby gdzieś w pobliżu celów i wracać do bazy. Większość tych bomb nie wyrządziła szkód, gdyż spadły na pola uprawne. Nieliczne z nich trafiły w szkołę, szpital czy szeregowe domki robotników.

Wreszcie, choć przed wojną niemiecki wywiad przygotował katalog brytyjskich celów infrastrukturalnych i przemysłowych, nie wydaje się, aby stanowił on wytyczne dla nocnych kampanii Luftwaffe. Bombardowanie Londynu odsunęło zagrożenie nie tylko od baz RAF-u, ale także od regionów przemysłowych, a nieco późniejsze naloty na Birmingham, Coventry, Bristol, Exeter, dolinę rzeki Tyne, Plymouth i południową Walię, choć powodowały szkody, były zbyt rozproszone i sporadyczne, aby mogły mieć strategiczny wpływ. Wiosną 1942 roku ponownie dowództwa lotnicze obu stron wykazały się bezmyślnością. Pod koniec marca stratedzy RAF-u z niewytłumaczalnych powodów zarządzili nalot na zabytkową, otoczoną lasami hanzeatycką Lubekę, co tak rozwścieczyło Hitlera, że nakazał odwetowe naloty na brytyjskie miasta katedralne i uniwersyteckie (tak zwany *Baedeker Blitz*), jak York i Norwich. Dlatego 3 maja 1942 roku średniowieczna starówka Exeter została zbombardowana i zniszczona. Takie naloty nie miały żadnego strategicznego sensu.

Powodowały jedynie stratę bomb (i załóg) oraz wzbudzały nienawiść. Z perspektywy lat widać, co zostanie pokazane w dalszej części tego rozdziału, że najważniejszymi celami przemysłowymi były fabryki silników Rolls-Royce w Derby oraz linie montażowe spitfire'ów i lancasterów (często z „fabrykami-cieniami" postawionymi jeszcze dalej, w północnej Walii czy w północno-zachodniej Anglii). Bezładne, odwetowe bombardowania miast katedralnych nie były strategicznie uzasadnione i odciągały uwagę od konieczności zaszkodzenia rosnącej produkcji samolotów w Wielkiej Brytanii. Wyniki produkcyjne mówią same za siebie: w 1940 roku Brytyjczycy zbudowali 15 tys. samolotów, w 1941 roku – 20 tys., a w 1942 roku – 23 tys[32].

Naloty na brytyjskie miasta doprowadziły jeszcze do dwóch rzeczy: nieustannego oswajania ludzi z nadejściem masowych bombardowań z powietrza oraz wzbudzania chęci odwetu na ludności Niemiec. Najpopularniejszymi przemowami Churchilla z tego okresu były te, w których ostrzegał niemieckie społeczeństwo, że jeśli nadal będzie słuchać ohydnych nazistowskich przywódców (a jaki miało wybór?), odczuje na swojej skórze to, co spotkało Warszawę, Rotterdam, Londyn i Coventry. W ostatnich latach stało się modne potępianie brytyjsko-amerykańskiej strategicznej ofensywy powietrznej na Niemcy jako szczególnego rodzaju holokaustu – i rzeczywiście należy wymierzyć w nią ostrze ciężkiej krytyki, co nastąpi poniżej. Trzeba jednak pamiętać, że „terror bombardowań" rozpoczął się, gdy japońskie, włoskie i zwłaszcza niemieckie luki bombowe otworzyły się nad ludnością cywilną.

RAF Bomber Command, prowadząc ofensywę powietrzną przeciw niemieckim celom, napotkało wiele tych samych przeszkód, co wcześniej Luftwaffe. Pierwsze miesiące

wojny nie były zbyt pomyślne dla tej brytyjskiej służby, która przez ponad dwie dekady rozgłaszała, jakie korzyści zapewnia niezależne bombardowanie strategiczne. Przeprowadziła ona kilka wczesnych, pojedynczych nalotów na zachodnią część Niemiec, ale straty wśród bombowców zmusiły ją do zrezygnowania z dziennych nalotów, a potem okazało się, że nocne bombardowania Rzeszy pociągają za sobą wiele trudności. Zwykle gruba pokrywa chmur zasłaniała bombowce Wellington przed myśliwcami wroga, ale utrudniała również wypatrzenie celów, a przyrządy do detekcji były wówczas prymitywne – o ile w ogóle samolot był w nie wyposażony. Po maju 1940 roku, gdy Włochy przystąpiły do walki, część z coraz liczniejszych dywizjonów RAF-u obejmujących nowoczesne dywizjony średnich bombowców trzeba było skierować w region Morza Śródziemnego. Wszyscy – Coastal Command, Fleet Air Arm, Fighter Command, taktyczne dowództwa na Środkowym Wschodzie i w Indiach – domagali się większej liczby przeszkolonych pilotów i załóg samolotów.

Pod koniec 1940 roku i przez następne dwa lata Bomber Command nadal zajmowało szczególną pozycję w brytyjskiej wielkiej strategii. Po upadku Francji i większości państw Europy Zachodniej Wielka Brytania wraz z imperium stanęła samotnie przeciw Osi, a Stany Zjednoczone i Związek Radziecki obserwowały z boku rozwój sytuacji. Pod prawie wszystkimi względami jej postawa musiała być defensywna: chronić konwoje statków handlowych przed U-Bootami, odepchnąć niemieckie napaści nawodne, osłabić nocne naloty Luftwaffe na brytyjskie miasta i fabryki, przeciwstawiać się znacznie większym siłom włoskim w Afryce i regionie Morza Śródziemnego oraz (w miarę możliwości) wysyłać wzmocnienia do Indii i na Daleki Wschód w odpowiedzi na

japońskie akty agresji. Z kolei powtarzane i coraz większe naloty na Niemcy stanowiły dowód, że Wielka Brytania może ugodzić we wroga i poważnie myśli o pokonaniu go. Było to szczególnie istotne w stosunkach Churchilla z Rooseveltem i Stalinem oraz ogromnie pomocne w utrzymaniu morale w kraju. Udana kampania bombowa nie tylko *osłabiła* siłę bojową Niemiec – być może nie w takim stopniu, jak wyobrażali sobie zagorzali zwolennicy walki powietrznej (to znaczy, że da się rzucić wroga na kolana za pomocą samych bombardowań) – ale z pewnością na tyle, aby wyzwalanie Europy, gdy wreszcie do niego doszło, było nieco łatwiejsze. Nawet ci brytyjscy admirałowie i generałowie, którzy byli sceptyczni wobec zapewnień Bomber Command, musieli przyznać, że niszczenie niemieckich stoczni, fabryk samolotów i zakłócanie produkcji dział było bardzo korzystne.

Pytanie brzmiało, czy uda się przeprowadzić udaną kampanię bombową? W 1941 roku odpowiedź była negatywna, podobnie w następnym roku. Wypady Bomber Command odbywały się noc po nocy, czasami przeplatane z atakami na niemieckie krążowniki w Breście lub schrony U-Bootów, ale zawsze następował powrót do nalotów na serce wrogiego kraju. Jednak nadzwyczajna odwaga alianckich załóg – które były gotowe podejmować się tych przerażających wypraw, tracić wielu przyjaciół i kolegów w nocy, a potem wyruszać tam ponownie – nie gwarantowała sukcesu operacyjnego, jeśli nie miało się pod ręką narzędzi odpowiednio dopasowanych do doktryny strategicznej. Skoro samoloty RAF-u miały ograniczony zasięg (a nawet wtedy, gdy był on już większy), na ogół nie dało się z nich dostrzec interesujących obiektów, a instrumenty nawigacyjne i te do namierzania celów nie były wystarczająco dobre, to szanse na zadanie masowych

szkód przemysłowi wroga były niewielkie, nawet gdy nie miał nocnej obrony w postaci myśliwców i dział przeciwlotniczych, aby kontratakować. Coraz silniejszy ogień przeciwlotniczy zmuszał bombowce do latania na coraz wyższych pułapach, więc ich celność jeszcze bardziej się zmniejszała. Wiosną 1941 roku sztab RAF-u zakładał średni błąd celności spadającej bomby rzędu 915 metrów, co było wystarczająco niepokojące. Jednak w starannie przygotowanym wewnętrznym raporcie Butta z sierpnia 1941 roku, opartym na nowych zdjęciach z rekonesansów przeprowadzonych dzień po bombardowaniach, stwierdzono, że z serii nalotów na Zagłębie Ruhry tylko jedna dziesiąta bombowców RAF-u dotarła na odległość nie większą niż 8 kilometrów od wyznaczonych im celów. Ten dowód poważnie zachwiał wiarą Churchilla w bombardowania. Choć publicznie nadal wychwalał ofensywę lotniczą, udzielił miażdżącej odpowiedzi na usilne prośby sztabu RAF-u o 4 tys. ciężkich bombowców, które pozwoliłyby wygrać wojnę. Podkreślił, że *samo* poprawienie celności czterokrotnie zwiększyłoby możliwości niszczenia Niemiec. Ponadto po raz pierwszy przyznał prywatnie, że „wszystko, czego nauczyliśmy się od początku wojny, dowodzi, że skutki [bombardowań], zarówno materialne, jak i moralne są znacznie wyolbrzymiane”[33].

W odpowiedzi RAF przyznał, że „jedynym celem, któremu nocne naloty mogą wyrządzić efektywne szkody, jest całe niemieckie miasto”, co wyraźnie implikowało konieczność przejścia do zmasowanych bombardowań[34]. Od tego momentu położono większy nacisk na osłabianie morale wroga – cokolwiek by to miało znaczyć. Co więcej, środki masowej zagłady szybko się rozwijały. Jakie szkody mogły wyrządzić setki nowszych, potężniejszych lancasterów, gdyby wypuścić je nad Trzecią Rzeszę? Ponadto brytyjski

establishment naukowy zaczynał, z finansową pomocą RAF-u, rozwijać serię ściśle tajnych urządzeń pomocniczych do nawigacji oraz identyfikacji celów – o nazwach kodowych Gee[35], Oboe[36] i H2S – które coraz lepiej naprowadzały bombowce na cel. Powołano też nowe dywizjony pathfinderów RAF-u przeszkolone specjalnie do latania przed głównymi siłami bombowców i oznaczania celów za pomocą flar i materiałów wybuchowych. Trochę później brytyjskie władze postanowiły również zezwolić na zrzucanie pasków aluminium (zwanych „oknem", „płatkami śniegu" lub „sieczką"), które zakłócały działanie radarów wroga. W trakcie wprowadzania tych licznych udoskonaleń, 22 lutego 1942 roku marszałek lotnictwa Arthur Harris został mianowany dowódcą naczelnym Bomber Command, a tym samym służba dostała najbardziej nieprzejednanego zwolennika nieustających i powszechnych bombardowań Trzeciej Rzeszy.

Żadna z tych zmian nie rozwiązała podstawowego problemu operacyjnego: jak zdobyć kontrolę w powietrzu nad Niemcami, aby móc wyeliminować hitlerowską machinę przemysłu. Myśl, że mogłoby to być *niemożliwe*, była obca członkom Bomber Command. Jak argumentowano, wówczas było potrzebne jedynie dalsze systematyczne stosowanie siły, głównie przez RAF, choć w 1943 roku z radością powitano pojawienie się Sił Powietrznych Armii Stanów Zjednoczonych w Wielkiej Brytanii, również przekonanych o centralnej roli bombardowania strategicznego. Amerykańscy generałowie Henry „Hap" Arnold, Carl Spaatz i Ira Eaker oczekiwali silnego poparcia dowództwa RAF-u dla ich europejskiej strategii, z kolei RAF zdecydowanie potrzebował wyższych rangą amerykańskich dowódców lotnictwa, którzy potwierdziliby konieczność dalszego prowadzenia kampanii

bombardowań strategicznych. W Casablance brytyjscy i amerykańscy dowódcy lotnictwa stali niezłomnie na wspólnym stanowisku.

Marszałek Harris przez swój niezwykły charakter był zarówno ogromnie lubiany, jak i nienawidzony. Był tak samo silny i egoistyczny jak generałowie Douglas MacArthur czy George Patton, a także równie agresywny. Podobnie jak ci dwaj generałowie rozumiał potrzebę manifestowania siły, dlatego w 1942 roku wprowadzono mocno wychwalane przez Bomber Command „naloty tysiąca bombowców". Gdy marszałek Harris zebrał dywizjony szkoleniowe i jednostki drugiej linii, 30 maja udało mu się wysłać 1046 bombowców na Kolonię. Był to głównie symboliczny atak, choć znajdowały się tam zakłady przemysłu lekkiego, a miasto zajmowało ważne miejsce nad dolnym Renem. Dwieście czterdzieści hektarów tego zabytkowego miasta zostało zrównanych z ziemią za cenę 40 bombowców (3,8%). Potem nastąpiły podobne naloty na Essen i Bremę, choć nieustająco pochmurna pogoda i wysokie straty wśród dywizjonów szkoleniowych zmusiły marszałka Harrisa do zrezygnowania na pewien czas z takich pokazów siły. Dostał jednak to, na czym mu zależało – niezależne narzędzie do niszczenia sił wroga i wyrządzania szkód Trzeciej Rzeszy. Zapewniło mu to swobodę podczas trzech wielkich kampanii RAF-u w latach 1943–1944: bitwy o Zagłębie Ruhry, bitwy o Hamburg i bitwy o Berlin.

Rezultaty tych trzech bitew łącznie pokazują, jak trudno było (i nadal jest) przedstawić wyważoną ocenę brytyjskich kampanii bombardowań strategicznych i dlaczego pozwolono Bomber Command tak długo robić to, co robiło. Bitwa o Zagłębie Ruhry składała się z 43 dużych nalotów przeprowadzonych od marca do lipca 1943 roku, które siały masowe spustoszenia w Essen, Akwizgranie, Duisburgu,

Dortmundzie, Bochum, Düsseldorfie i dzielnicy Barmen w Wuppertalu (którą w 90% zrównano z ziemią w jednym majowym ataku). Celność bombowców wspomaganych przez system radionawigacji Oboe i przez pathfindery się poprawiła. Samoloty Bomber Command z pewnością mogły dotrzeć do miast docelowych, długo przebywać w powietrzu oraz zrzucać materiały zapalające i większe bomby (w tym okresie niektóre nowsze lancastery przenosiły bomby o masie około 3,6 tys. kilogramów). Straty wśród samolotów i załóg RAF-u, choć stale rosły, były wyrównywane przez stałe uzupełnienia.

Może w tym momencie marszałek Harris powinien był się zatrzymać i nie wysyłać więcej bombowców. Za ograniczeniem wówczas kampanii przemawiały dwa solidne argumenty. Pierwszym z nich była oczywiście geografia. Główne brytyjskie huty (Sheffield i Doncaster) znajdowały się daleko na północy, a większość niemieckich zakładów przemysłu ciężkiego była zlokalizowana na zachodzie kraju. Zatem dywizjony Bomber Command miały do pokonania obronę przeciwlotniczą i nocne myśliwce Luftwaffe jedynie na stosunkowo krótkim odcinku. Drugim argumentem, jak niedawno zauważył historyk Adam Tooze, było to, że bombardowania Zagłębia Ruhry były naprawdę dotkliwe dla tej części niemieckiej gospodarki wojennej i znaczniej bardziej zrozumiałe niż później krytykowana całościowa strategiczna ofensywa powietrzna[37]. Choć nie było bombardowań konkretnych fabryk, RAF zrzucał ogromne ilości bomb na obszary o dużej koncentracji strategicznych zakładów przemysłowych. Generał Spaatz, gdy usłyszał, że amerykańscy goście krytykują zbyt mały wkład wojenny Wielkiej Brytanii w 1943 roku, natychmiast przypomniał im, że Bomber Command było *jedyną* siłą w obozie zachodnim, która zadawała bezpośrednie ciosy Trzeciej Rzeszy.

Jednak marszałek Harris chciał iść naprzód. Ku jego radości bitwa o Hamburg była kolejną reklamą masowych bombardowań. Od lipca do listopada 1943 roku odbyły się naloty aż 17 tys. bombowców na ten duży port i inne miasta w zachodniej części Niemiec w ramach operacji Gomora. Pierwsza akcja 24 lipca wzbudziła przerażenie: 791 bombowców RAF-u, w tym 374 lancastery osłaniane przez „okna" aluminiowych pasków, naprowadzanych za pomocą systemu Oboe i przez pathfindery oraz wykorzystujących dobrą pogodę, zbombardowało centrum zabytkowego, hanzeatyckiego – i tradycyjnie bardzo proangielskiego – miasta. W kolejnych tygodniach Hamburg nie zaznał spokoju, ponieważ do ataków przyłączył się USAAF, a także myśliwce bombardujące Mosquito, które specjalnie zmodyfikowano, aby mogły przenosić bomby o wadze około 1,8 tys. kilogramów. Potem, przez całe lato, główne siły Bomber Command ponawiały uderzenia na niemieckie cele. 17 sierpnia marszałek Harris wysłał 597 lancasterów, aby zaatakowały niemiecki wojskowy instytut badawczy w Peenemünde, gdzie pracowano nad pociskami rakietowymi.

Z pewnością była to apoteoza doktryny Trencharda (staruszek nadal był na służbie, dobrze poinformowany i pochrząkujący z aprobatą). W rejonie Hamburga zostało zburzonych około 260 fabryk, a także 40 tys. domów i 275 tys. mieszkań, 2,6 tys. sklepów, 277 szkół, 24 szpitale i 58 kościołów. Zginęło około 46 tys. cywilów. Zniszczenie Hamburga ogromnie zaszokowało niemieckich przywódców. Speer ostrzegł Führera, że jeszcze sześć takich ataków, a Trzecia Rzesza będzie skończona. Hitler odrzucił tę konkluzję. Natomiast Goebbels prywatnie nazwał bombardowania Hamburga „katastrofą"[38].

Niestety, ogromny sukces marszałka Harrisa w zrównaniu z ziemią Hamburga wkrótce prawie doprowadził do upadku Bomber Command. Nocne ataki były tak ewidentnie destrukcyjne i wywoływały taką panikę wśród niemieckiej ludności cywilnej, że przywódcy Trzeciej Rzeszy nie mogli dłużej ich lekceważyć jako marginalnych działań. Zniszczenia Hamburga, po których nastąpiły Stalingrad, Kursk, Al-Alamajn, Afryka Północna i Sycylia, były dla Trzeciej Rzeszy ostrzeżeniem, że czasy łatwych zwycięstw i niezbyt uciążliwe pierwsze lata wojny dobiegły końca. Od tamtej pory nie dało się już tak łatwo rządzić, oferując Niemcom jedynie broń i masło, choć Speer w swoim zakresie, a marszałek Göring w swoim (w tym okresie dowódca Luftwaffe był po prostu nieskutecznym blagierem) mieli do tego dryg i zacięcie.

Gdy tylko kampania hamburska się skończyła, marszałek Harris natychmiast podniósł poprzeczkę i przeszedł do bitwy o Berlin, która obejmowała 16 głównych ataków na miasto od listopada 1943 roku do marca 1944 roku (a także poboczne naloty na Frankfurt, Stuttgart i Lipsk – w sumie 20 tys. wylotów). Jednak w tym samym czasie i z wielkim zapałem Niemcy przebudowali i wzmocnili swój system obrony powietrznej. W kraju została rozmieszczona gigantyczna armia ciężkich batalionów przeciwlotniczych. Powstały specjalne eskadry nocnych myśliwców do odpalania rakiet. Ogromnych modernizacji dokonano w niemieckich systemach detekcji. Luftwaffe wymyśliła także sposób na obejście zakłóceń wywoływanych przez „okno”. Oczywiście, pozostały jeszcze dwie przeszkody mające wpływ na każdą kampanię bombardowań strategicznych: pogoda, która podczas tych zimowych miesięcy była nieustannie zła, oraz odległość, gdyż ataki na Berlin wymagały znacznie dłuższego lotu niż te na

Hamburg czy Kolonię. Niemieckie nocne myśliwce stacjonujące, powiedzmy, niedaleko Hanoweru mogły zaatakować bombowce, zatankować, a potem w drodze powrotnej ponownie je zaatakować.

Z tych wszystkich powodów zniszczenia w Berlinie – metropolii rozległej jak Londyn – były znacznie mniejsze niż w mniejszych niemieckich miastach jak Essen. Z kolei straty samolotów i załóg Bomber Command na przełomie 1943 i 1944 roku poszły ostro w górę. Współczynnik strat dla każdego nalotu wynosił średnio 5,2%, a morale tych niezwykle odważnych załóg spadało. W sumie w kampanii berlińskiej Bomber Command straciło 1047 ciężkich maszyn, a kolejne 1682 zostało uszkodzonych. Wkrótce potem katastrofalne straty, które pilot pathfindera Pat Daniels zaobserwował 30 marca 1944 roku podczas nalotu na Norymbergę, doprowadziły do wstrzymania kampanii bombardowań strategicznych RAF-u w Niemczech. Strata 95 z 795 wysłanych bombowców oznaczała całkowicie nieakceptowalny współczynnik strat rzędu 11%. W tym okresie nawet dowództwo RAF-u w Whitehall (marszałek lotnictwa Charles Portal i stratedzy) opuścili marszałka Harrisa i prawdopodobnie byli zadowoleni, że generał Eisenhower zarządził wówczas, aby zarówno USAAF, jak i RAF skoncentrowały się wyłącznie na celach mających bezpośredni związek z inwazją w dniu D, to znaczny na taktycznych celach, takich jak francuskie mosty kolejowe, zamiast na operacjach strategicznych. W kwietniu 1944 roku marszałek Harris sam przyznał w rozmowie z ministrem lotnictwa, że „współczynnik ofiar […] jest na dłuższą metę nie do wytrzymania”. Ponieważ niedawne innowacje, jak „okno” i pathfindery przestały być skuteczne, konieczne stało się podjęcie działań zaradczych, w tym być może wprowadzenie eskorty nocnych myśliwców

RAF-u dla jego bombowców. Oficjalni brytyjscy historycy, którzy analizowali te raporty dwie dekady później, doszli do wniosku, że bitwa o Berlin była czymś więcej niż niepowodzeniem – „była porażką”[39].

Najważniejszym nowym rozwiązaniem między końcem 1940 roku a 1943 rokiem było przyłączenie się Sił Powietrznych Armii Stanów Zjednoczonych do RAF-u do prowadzenia kampanii lotniczych wymierzonych w potencjał wojenny Niemiec. Tę historię również można sprowadzić do kilku fundamentalnych elementów. Zacznijmy od tego, że miało to duże znaczenie, ponieważ pojawienie się nowych, strategicznych sił powietrznych w Europie oznaczało wzrost nacisku na Trzecią Rzeszę oraz zwiększenie nacisku z zachodu, co automatycznie powodowało, że Luftwaffe mogła skierować mniej środków (mniej samolotów, mniej zasobów przemysłowych, mniej przeszkolonego personelu) do zaciętych walk na wschodzie lub rozszerzających się walk nad Morzem Śródziemnym i w Afryce Północnej, gdzie potrzeba było większej liczby niemieckich eskadr, aby sprostać coraz liczniejszym siłom powietrznym imperium brytyjskiego i Stanów Zjednoczonych. Mniej więcej w tym okresie (1942–1943) dało się zauważyć przesunięcia grup lotniczych Luftwaffe w rejon i z rejonu frontu wschodniego, Afryki Północnej i Włoch, Francji oraz z obrony Trzeciej Rzeszy. Generał „Hap” Arnold, choć wiecznie skarżył się, że USAAF-owi brakuje maszyn i ludzi, wówczas był w stanie skierować strumień nowych dywizjonów do Wielkiej Brytanii, Afryki Północnej i na Pacyfik. Marszałek Göring nie miał już takiej możliwości. Pod koniec 1943 roku co sześć dni otwierano kolejne z nowych lotnisk polowych na dogodnych pod względem ukształtowania powierzchni równinach

wschodniej Anglii, aby przyjąć napływ fabrycznie nowych amerykańskich bombowców i myśliwców.

Zjawienie się amerykańskich dywizjonów było ważne nie tylko dlatego, że znacznie uzupełniło siły w walce z państwami Osi w Europie i znacznie podniosło morale Brytyjczyków, ale również dlatego że wprowadziło dwa niezmiernie istotne elementy operacyjne do walki. Po pierwsze, USAAF nalegał, aby prowadzić bombardowania wyłącznie w ciągu dnia. Taka doktryna obowiązywała u nich przez wiele lat, ponieważ pozwalała wykorzystać zalety latających na dużej wysokości, ciężko uzbrojonych maszyn B-17 i B-24, wyposażonych w rzekomo niezwykle dokładne celowniki bombowe, opracowane przez Norden Company w latach 30. XX wieku. Przez pewien czas marszałek Harris i inni wyżsi rangą oficerowie sztabu RAF-u, a nawet sam Churchill, naciskali na Amerykanów, aby przyłączyli się do nocnych działań ofensywnych, ale ci słusznie przeciwstawili się temu głupiemu pomysłowi operacyjnemu. Piękno amerykańskiego planu polegało na tym, że dawał on możliwość całodobowego bombardowania Niemiec. Londyńczycy mieli przynajmniej kilka godzin za dnia na uprzątnięcie zniszczeń po nocnych nalotach Luftwaffe i trochę odpoczynku. Natomiast prowadzone na okrągło bombardowania – przez USAAF w ciągu dnia i przez RAF w nocy – gwarantowały, przynajmniej w teorii, wywieranie nieustannej presji na niemiecką obronę powietrzną, kontrolerów lotów oraz służby porządkowe i ratownicze, a także na niemieckich robotników.

Po drugie, Amerykanie nalegali też, aby stosować się do innego ważnego elementu ich przedwojennej doktryny walki powietrznej – prowadzić „punktowe” bombardowanie dających się zidentyfikować celów wojskowych i przemysłowych. Jak czytelnik się wkrótce przekona,

znacznie łatwiej było to powiedzieć, niż zrobić, a zdezorientowane i przestraszone załogi częściej za honorowe działanie uznawały naruszenie tego nakazu niż jego przestrzeganie. Jednak obstawanie przez USAAF przy atakowaniu celów, takich jak fabryka messerschmittów czy kolejowa stacja rozrządowa, miało duże znaczenie. Było uzupełnieniem nocnych bombardowań RAF-u na dużych obszarach i utrudniało reagowanie osobom decydującym o niemieckim systemie obrony powietrznej – czy należy zgromadzić bataliony przeciwlotnicze wokół Kolonii czy wokół oddalonej o 50 kilometrów ważnej fabryki czołgów? Po wojnie alianccy biegli porównali skuteczność obu tych doktryn bombardowania. W gorącej, pełnej rozbieżności dyskusji o zmasowanych bombardowaniach wrogiej ludności cywilnej Siły Powietrzne Armii Stanów Zjednoczonych mogły wypowiadać się z nieco wyższej pozycji moralnej – przynajmniej w kwestii kampanii europejskiej. Praktycznie jednak niszczenie niemieckiej infrastruktury, fabryk i dróg nie różniło się tak bardzo od bombardowań miast.

Wszystkie te oczywiste zalety zostały przyjęte z zadowoleniem przez stronę aliancką. Jedyna trudność polegała na tym, że operacyjne założenia, iż da się przeprowadzić punktowe bombardowania wybranych celów na wrogim terenie, *nie sprawdziły się* w praktyce, gdy próbowano je wdrożyć od 1942 do początku 1944 roku. W rzeczywistości zatem amerykańska kartoteka niewiele się różniła od akt Bomber Command. Znalezienie rozwiązania tego szczególnego problemu zajęło więcej czasu niż zdobycie kontroli nad szlakami atlantyckimi.

Mając *post factum* całą wiedzę posiadaną przez siedzących w fotelach strategów i historyków, nietrudno dostrzec, co stało na przeszkodzie. Pierwszym powodem

musiało być to, że naloty bombowe 8. Armii Powietrznej USAAF-u na Niemcy, zwłaszcza w 1942 i na początku 1943 roku, są klasycznym przypadkiem sytuacji „za mało i za *wcześnie*”. Ze względów politycznych i instytucjonalnych przywódcy Sił Powietrznych Armii Stanów Zjednoczonych (generałowie Arnold, Spaatz i Eaker) oraz ich sztaby obawiali się, że istnienie ich służby jako niezależnej trzeciej siły zbrojnej zależy od jej osiągnięć. Z oczywistych powodów geograficznych, i przypuszczalnie ze względu na doświadczenia w latach 1917–1918, zarówno armia amerykańska, jak i USAAF zawsze uznawały europejski teatr działań wojennych za ważniejszy od pacyficznego i dalekowschodniego. Dla armii odległości na Pacyfiku były po prostu zbyt duże, aby tamten region mógł odgrywać wiodącą rolę. Z kolei archipelagi wysepek były zbyt małe, aby dało się rozlokować 25 czy 50 dywizji zgodnie z tradycją „amerykańskiego sposobu wojowania”, to znaczy użyć mas ludzi i broni, aby zmiażdżyć wroga, jak to miało miejsce podczas wojny secesyjnej i ponownie w latach 1917–1918 we Francji[40]. Na wyspach pacyficznych nie dało się wprowadzić czołgów, a i na artylerię miejsca było niewiele. Armia nie mogła zrobić niczego na tych obszarach działań wojennych, czego nie mógłby zrobić powiększony oddział U.S. Marine Corps, a być może komandosi spisaliby się lepiej.

Po trzecie, istniał również problem sił powietrznych. Na Pacyfiku – do czasu zbliżenia się do Japonii, zapewne po wielu latach walk – nie było obiektów, które można byłoby *bombardować strategicznie*. Nie dość, że Trzecia Rzesza rozwinięta przemysłowo i technologicznie była potężniejszym wrogiem, to jeszcze niemieckie fabryki i linie kolejowe leżą po drugiej stronie Morza Północnego, naprzeciw hrabstwa Suffolk – podobnie jak plaże Normandii

znajdują się po drugiej stronie kanału La Manche, naprzeciw hrabstwa Sussex. Generał Arnold obawiał się, że gdyby nie koncentracja działań na celach niemieckich, cenne dla sił powietrznych, nowe dywizjony bombowe zostałyby podzielone i rozproszone od Nowej Fundlandii (działania przeciw U-Bootom) po Afrykę Północną (wspieranie sił lądowych generałów Dwighta D. Eisenhowera i George'a Pattona) i Nową Gwineę (udział w mozolnych kampaniach generała Douglasa MacArthura).

Gdy generał Arnold leciał na konferencję w Casablance, miał wszelkie powody, aby się tego wszystkiego obawiać. Japońskie ataki na Pearl Harbor i Filipiny dały admirałom Ernestowi Kingowi i Williamowi Leahy'emu argumenty silnie przemawiające za polityką „najpierw Pacyfik", zgodną z bardzo popularnymi zapatrywaniami, ale z pewnością przypisującą naczelną rolę amerykańskiej marynarce wojennej. Jednocześnie rosnąca niechęć Brytyjczyków, by wyznaczyć ostateczną datę alianckiej inwazji na Francję, osłabiała niepewną umowę z 1941 roku, zgodnie z którą pierwszeństwo miało pokonanie nazistowskich Niemiec. Ponadto Stalin dość agresywnie wywierał ogromne naciski na Londyn i Waszyngton, aby alianci zrobili więcej niż do tej pory, a napięcie zwiększał fakt, że nawet ogromne możliwości produkcyjne Stanów Zjednoczonych nie wystarczały do zaspokojenia gigantycznych potrzeb wszystkich służb domagających się broni i ludzi. Przez cały rok 1942 dochodziło do zażartych sporów między służbami w kwestii priorytetów, co spowodowało, że USAAF obawiał się o przyszłość swojego programu budowy bombowców, gdyż wcześniejsze zapotrzebowanie wszystkich służb zostało poddane cięciom – stąd paląca stała się potrzeba wykazania się, że służba lotnicza zadaje ciosy i wyrządza szkody Niemcom[41]. Mogło się to podobać lub nie, ale

amerykańskie bombowce musiały latać, nawet nieliczne i źle przygotowane, podobnie jak ich brytyjskie poprzedniki w 1939 roku.

Generał Arnold i jego koledzy wyjechali z konferencji w Casablance z poczuciem ulgi, gdy ogłoszono, że „postępujące burzenie i niszczenie niemieckiego systemu wojskowego, przemysłowego i gospodarczego" ustępuje pod względem ważności jedynie wygranej w bitwie o Atlantyk. Generał i jego grupa pokłócili się z przedstawicielami marynarki wojennej tuż przed konferencją, a potem stoczyli ogromne spory z Churchillem i brytyjskimi dowódcami (zwykle ich naturalnymi sojusznikami, popierającymi politykę „najpierw Niemcy") na temat przydziałów środków w regionie Morza Śródziemnego. Przez cały 1942 rok wykorzystywali wszelkie możliwe argumenty, aby popychać swoją sprawę do przodu – między innymi podając nalot 9 października na Lille (z jego mieszanymi, jeśli nie wręcz wątpliwymi wynikami – patrz niżej) jako przykład użycia potężnie uzbrojonych bombowców wykonujących misję bez eskorty. Każdy raport RAF-u z tego roku dotyczący skuteczności *ich* strategicznych bombardowań był skwapliwie analizowany i szybko przekazywany zwierzchnikom. Następnie, w styczniu 1943 roku, USAAF miał nadzieję, że w końcu dowiódł swojej ważności i zachował swoją strategiczną misję. Kilka lat po wojnie Albert Speer zapytał generała Eakera, dlaczego wysłał swoje dywizjony tak wcześnie, w stosunkowo niewielkich grupach i bez eskorty myśliwców dalekiego zasięgu. Ten odpowiedział, że było to polityczną koniecznością. Nic dziwnego, że Elmer Bendiner wpadł w taką furię, gdy 30 lat po wydarzeniach wojennych dowiedział się, jak brzmiała ta odpowiedź[42].

Były też inne powody tego, że pierwsze dwa lata amerykańskich bombardowań w Niemczech przyniosły rozczarowanie. USAAF stanowił największe strategiczne siły lotnicze w historii (w 1945 roku całkowita liczba amerykańskich bombowców w Europie, w tym nowych i osobnych grup śródziemnomorskich, dwukrotnie przewyższała stan posiadania Bomber Command), spodziewano się więc, że zrealizuje swoją misję w wyjątkowo krótkim czasie. Ale gdzie znaleźć tysiące pilotów i kto ich wyszkoli? Skąd wziąć dziesiątki tysięcy członków załóg? Skąd niezbędny personel naziemny i mechaników? Personel pomocniczy, pracownicy wywiadu, personel kwater głównych grup? Lotniska polowe, wieże kontrolne, hangary i mesy? Samoloty i bomby? Generał Arnold wiedział także, że jeśli nie wyśle bombowców dalekiego zasięgu na południowo-zachodni Pacyfik, to Stany Zjednoczone mogą przegrać zacięte walki o Guadalcanal, które trwały od sierpnia 1942 do stycznia 1943 roku. Nie mógł lekceważyć nieeuropejskich teatrów działań wojennych, więc liczba ludzi i samolotów dostarczanych do Anglii musiała zostać ograniczona. W związku z tym nie powinno dziwić, że początkowo niewielkim 8. i 9. Armii Powietrznej USAAF-u było ciężko, gdy odbywały pierwsze loty na drugą stronę kanału La Manche, ponieważ miały nowych dowódców, nowe załogi, nowe samoloty, nowe bazy – i nowego, doświadczonego wroga.

Nieuniknione były też liczne typowe problemy praktyczne: zła pogoda, przerwane misje, rozczarowanie celownikami bombowymi, ograniczony zasięg, kontrataki Luftwaffe i brak eskorty. Wszystko to stało się testem dla przeszkolonych i przygotowanych jednostek bombowców. Po prostu nie można było nic zrobić z panującym prawie nieustannie przez większość roku zachmurzeniem nad

północno-zachodnią Europą, jak stwierdzili Brytyjczycy. Trafienie „bombą w beczkę pikli” za pomocą celownika Nordena być może było wykonalne przy ładnej pogodzie nad poligonem ćwiczebnym w Teksasie, ale okazywało się niemożliwe przy stuprocentowej pokrywie chmur. Na tym początkowym etapie nie było do dyspozycji zaawansowanych urządzeń naprowadzających, które doprowadziłyby B-17 prosto nad cele, i dowódcy dywizjonów często musieli zarządzać powrót do bazy bez wykonania misji. Nie zadawano pytań, czy samoloty wracały z pustymi czy pełnymi lukami bombowymi, lecz niewielu pilotów lubiło lądować z samolotem pełnym bomb. Nawet gdy niebo było czyste, silny wiatr mógł utrudniać bombardierom celowanie, a im wyżej leciał samolot, aby uniknąć artylerii przeciwlotniczej, tym większy stawał się margines błędu.

Poza tym samolotom USAAF-u zagrażały myśliwce wroga. Jak zostało już powiedziane, w latach 1942–1943 niemieckie najwyższe dowództwo, przynajmniej częściowo, zorientowało się, jakie konsekwencje dla produkcji przemysłowej Trzeciej Rzeszy niosą ze sobą naloty tysięcy bombowców Bomber Command, i zdecydowanie zareagowało. Dlatego niemiecka obrona została wzmocniona właśnie w tym okresie, kiedy Amerykanie wykonywali pierwsze próbne naloty w ciągu dnia. Luftwaffe wreszcie miała przewagę, gdyż dzienne walki odbywały się na jej terenie, co było kluczowym dla Fighter Command czynnikiem podczas bitwy o Anglię. Im dalsze cele wyznaczali generałowie Spaatz i Eaker, tym więcej szans miały niemieckie myśliwce na uzupełnienie paliwa i ponowny atak, natomiast bombowcom brakowało osłony spitfire’ów krótkiego zasięgu czy thunderboltów średniego zasięgu. (Nie powinno dziwić, że Speer lokował wówczas

nowe fabryki samolotów i czołgów jak najdalej od kanału La Manche, głęboko na terytorium Polski i Czechosłowacji). Amerykańskie bombowce, podobnie jak konwoje atlantyckie, trafiały teraz w lukę w eskorcie.

Te wszystkie ograniczenia w sposób naturalny sprawiły, że pierwsze dzienne naloty były próbne i w niedużej odległości od macierzystych baz. Wówczas operacje odbywały się nad północno-zachodnią Francją i państwami Beneluksu, gdzie korzystały z osłony myśliwców. Pogoda w sierpniu 1942 roku była ładna, nieobecność Luftwaffe – zauważalna, a bombardowania – wyjątkowo celne. Podobnie było we wrześniu i nawet, gdy Niemcy rzucili do walki Focke-Wulfy Fw 190, pojedynkowały się głównie ze spitfire'ami. Wszystko się zmieniło 9 października 1942 roku wraz z atakiem 108 bombowców USAAF-u na zakłady przemysłu ciężkiego w Lille. Błyskawicznie wymijając 156 maszyn alianckiej eskorty, niemieckie myśliwce skoncentrowały się na mocno obciążonych Latających Fortecach B-17 i Liberatorach B-24. Wówczas Luftwaffe nie miała jeszcze wypracowanej swojej najbardziej destrukcyjnej taktyki przeciw gęsto ustawionym, lecącym na wysokości około 7,6 tys. metrów bombowcom, więc straty USAAF-u były nieduże – cztery zestrzelone samoloty, cztery poważnie uszkodzone i 42 wymagające napraw. Jednak rozlew krwi już się rozpoczął. Bardziej znaczący był fakt, że nieustanne ataki myśliwców doprowadziły do katastrofalnego spadku celności – jedynie 9 z 588 bomb spadało w promieniu 460 metrów od celu, a wiele bombowców wyrzucało swój ładunek, zanim nawet się do niego zbliżyły. Nic dziwnego, że w tak masowym starciu strzelcy znacznie zawyżyli liczbę zestrzelonych niemieckich myśliwców (twierdzili, że było 56 pewnych zestrzeleń i 24 prawdopodobnych). Takie szacunki bardzo pomogły

generałom Arnoldowi i Spaatzowi w Waszyngtonie w politycznej kampanii na rzecz sił powietrznych, ale pokazywały również, jak niedoświadczone i nerwowe były te nowe załogi i jak kiepsko została przeprowadzona analiza po akcji. (Powojenne badania ujawniły, że Luftwaffe zanotowała tylko jedną pewną stratę tego dnia i jedną prawdopodobną).

Nawet ci, którzy wierzyli, że podczas tej kampanii USAAF się wykazał, dostrzegli, że ostatnie miesiące 1942 roku i początek 1943 roku przyniosły powszechne spowolnienie tempa działań. Coraz więcej amerykańskich dywizjonów bombowców i myśliwców kierowano do wsparcia operacji Torch i późniejszych kampanii lądowych w Afryce Północnej. Zimowa pogoda praktycznie uniemożliwiła precyzyjne bombardowania w ciągu dnia jakiekolwiek celów w północno-zachodniej Europie. (Te same sztormy, które powstrzymywały U-Booty przed atakowaniem alianckich statków handlowych, uniemożliwiały także amerykańskim samolotom znalezienie celów we Francji). W społeczeństwie zapanowało przygnębienie z powodu śmierci francuskich cywilów zabitych w tych atakach lotniczych, gdyż wielu z nich poniosło śmierć w zamierzonych atakach na cele. Dlatego później przez pewien czas amerykańskie bombardowania skoncentrowały się na nadmorskich celach, takich jak niemieckie bunkry okrętów podwodnych. Wszystko razem wywołało rozczarowanie w RAF Bomber Command, które liczyło na szybkie wzmocnienie brytyjskich sił w wyczerpującej (obie strony) walce z Luftwaffe nad terytorium Niemiec. Przede wszystkim jednak dało niemieckiemu najwyższemu dowództwu czas na opracowanie powietrznej i przeciwlotniczej obrony oraz przestawienie produkcji tak, aby powstawało więcej myśliwców.

Pod koniec stycznia 1943 roku pierwsze naloty na cele w Niemczech wykonała 8. Armia Powietrzna USAAF-u. Jednak zła pogoda tak bardzo je zakłóciła, że praktycznie były nieszkodliwe. Ku ogromnej frustracji generała Arnolda ten posępny i bezproduktywny okres się przeciągnął. Dopiero wraz z nadejściem wczesnego lata pogoda się poprawiła i gdy przybyło więcej dywizjonów (w lutym 8. Armia Powietrzna miała średnio 74 sprawne samoloty z załogami), Amerykanie wznowili ofensywę. Lepsze warunki operacyjne oznaczały także, że alianci poznają w pełni nowe, rozszerzone możliwości obrony Luftwaffe przed dziennymi nalotami. 14 maja podczas nalotu na Kilonię ze 126 wysłanych bombowców 8 zostało zestrzelonych, a 36 uszkodzonych; 13 czerwca w ataku na Bremę i Kilonię ze 182 bombowców 26 zostało zestrzelonych, a 54 uszkodzone; 28 lipca z nalotu na Ochersleben tylko jedna trzecia ze 120 bombowców wróciła do bazy cało, 16 zostało zestrzelonych, a 64 uszkodzone[43]. W dodatku były to operacje, w których dywizjony bombowców mogły liczyć na eskortę myśliwców przez większą część trasy. Mimo tak złowieszczych znaków kampania dalekich nalotów nabierała rozmachu.

Następny etap rozpoczął się strasznymi nalotami na Schweinfurt i wysokimi stratami. Podczas nalotu 14 października 1943 roku 60 bombowców zostało straconych, kolejnych 138 zniszczonych, co oznaczało, że zaledwie 14% z 229 atakujących samolotów – wiele zawróciło wcześniej – przyleciało do bazy w dobrym stanie. Ta liczba wydaje się fantastyczna do czasu, aż przeczyta się szczegółowe analizy w oficjalnej historii USAAF-u o zauważonej przez jego autorów skuteczności działań Luftwaffe, których ogrom, przemyślność i bezwzględność były bezprecedensowe:

> Myśliwce atakowały fala za falą. Zwykle kurtyna jednosilnikowych myśliwców nadlatywała z przodu, strzelając z normalnych 20-milimetrowych działek i karabinów maszynowych do czasu podejścia bardzo blisko do formacji. Tuż za jednosilnikowymi myśliwcami pojawiały się falami ogromne formacje dwusilnikowych myśliwców, każda strzelając wieloma rakietami z wyrzutni umieszczonych pod skrzydłami. [...] Tymczasem jednosilnikowe myśliwce uzupełniały paliwo i atakowały ze wszystkich stron. Wkrótce nadlatywały za nimi ponownie uformowane grupy dwusilnikowych nosicieli rakiet. Po wystrzeleniu wszystkich rakiet te dwusilnikowe myśliwce często podchodziły, strzelając z działek i karabinów maszynowych. Lotnictwo wroga koncentrowało się na jednej formacji w danym czasie, rozrywając ją atakami rakietowymi [...], a potem wykańczając niedobitki ogniem artyleryjskim. Jedno ze skrzydeł 1. Dywizji Bombowej, które przyjęło na siebie ciężar kontrataku, zostało prawie całkowicie rozniesione za pomocą takiej taktyki[44].

Mimo takich strat ataki USAAF-u w tym okresie *wywarły* znaczny wpływ na niemiecki przemysł lotniczy. Strategia wyznaczania celów, w odróżnieniu od nocnych ataków RAF-u na Zagłębie Ruhry, na tyle przeraziła Speera, że nalegał aby rzucić jeszcze większą część ogromnych zasobów Trzeciej Rzeszy do walki przeciw brytyjsko-amerykańskiej ofensywie bombowej. Batalia miała się jeszcze zaostrzyć. Dla alianckich dowódców lotnictwa i tak był to poziom strat ponad siły ich służb, prawdopodobnie wyższy niż w jakiejkolwiek innej kampanii powietrznej podczas tej wojny, i dlatego ofensywę trzeba było zakończyć,

ograniczając się do tymczasowego bombardowania blisko położonych celów. Zimowa pogoda całkowicie uzasadniała taką decyzję i dawała czas nad odbudowanie nadszarpniętego morale, którego spadek można było mierzyć rosnącą liczbą przerwanych misji lub wlatywaniem częściowo uszkodzonych samolotów w przestrzeń powietrzną neutralnych Szwecji i Szwajcarii[45].

Nie może być lepszej konkluzji niż ta przedstawiona w oficjalnej historii sił powietrznych dotycząca tego ponurego okresu walk:

> W połowie października 1943 roku nastąpił kryzys kampanii bombardowań w ciągu dnia. Jej koszty wzrosły alarmująco, a jej skuteczność pozostawała kwestią problematyczną. Dlatego stojące za nią założenia wymagały ponownego rozpatrzenia. [...] Fakty były takie, że 8. Armia Powietrzna na razie utraciła przewagę w przestrzeni nad Niemcami. I było oczywiste, że tej przewagi nie da się odzyskać dopóty, dopóki nie będzie wystarczającej eskorty dalekiego zasięgu. [...] Oczywiste było też, że zasięg myśliwców musiał zostać zwiększony[46].

Na szczęście dla pobitych alianckich załóg bombowców rozwiązanie czekało już za rogiem.

Merlin i Mustang

Decyzja Amerykanów o wstrzymaniu dziennych bombardowań niemieckich zakładów przemysłowych zapadła prawie 26 lat po raporcie generała Smutsa, a tego faktu nie dostrzega się w większości teleologicznych wyjaśnień powstania potęgi nowoczesnego lotnictwa. Dla studiujących zagadnienia wojenne jest to wspaniały

przykład – być może najlepszy, jaki mamy – tego, jak nowa doktryna strategiczna została ogłoszona w teorii dużo wcześniej, zanim mogła zostać zrealizowana w praktyce. W żadnym innym rozdziale tej książki nie ma potrzeby tak szczegółowego wyjaśniania, jak alianci pokonali ten krytyczny rozziew między koncepcją i realizacją ich strategii ani dlaczego zajęło im to tyle czasu. Powodem jest to, że inne omawiane tu formy prowadzenia walki, takie jak konwoje, desanty morskie i masowe bitwy lądowe, były już znane od stuleci. Szczegółowe opowiedzenie tej konkretnej historii jest też oczywiście uzasadnione z powodu gromkich deklaracji o skuteczności potęgi lotnictwa głoszonych przez jej zwolenników zarówno przed II wojną światową, jak i długo po niej.

„Rozwiązanie" problemu podatności bombowców na ataki zostało znalezione naprawdę szybko, choć – jak czytelnik się przekona – mogło pojawić się na niebie nad Europą jeszcze wcześniej. Trzeba było wymyślić niestandardowe rozwiązanie techniczne pewnego problemu wojskowego, zwięźle sformułowanego przez oficjalnych historyków amerykańskich jako „aliancki myśliwiec dalekiego zasięgu, zdolny odpierać ataki lotnicze na grupy bombowców". Można je było określić w postaci zestawu operacyjnych i technicznych specyfikacji dla nowej maszyny latającej. Musiał to być myśliwiec jednosilnikowy, szybszy i bardziej zwrotny niż wszystkie maszyny, które Luftwaffe miała na wyposażeniu lub mogła wprowadzić do użytku mniej więcej w ciągu najbliższego roku, oraz zachowujący swoje osiągi na wysokościach od 1,5 tys. do 12 tys. metrów nad ziemią, co niektórzy eksperci uznawali za aerodynamicznie niemożliwe przy przyjętych założeniach projektowych. Najważniejsze – i równie niewykonalne – było to, że samolot musiał mieć zbiorniki paliwa o pojemności pozwalającej mu

na lot z bombowcami USAAF-u ze wschodniej Anglii aż za Berlin i z powrotem oraz na ochronę swoich „konwojów” nawet w odległości tysiąca kilometrów od bazy. Te wymagania zdawały się przeczyć prawom fizyki, bo jak myśliwiec mógł zabrać tyle paliwa, by dotrzeć, powiedzmy, do Pragi, a jednocześnie osiągać zwrotność i szybkość wystarczającą do zestrzeliwania w powietrzu Fw 190 stacjonujących w lokalnych bazach? A jednak taki samolot powstał. Sir Henry Royce (1863–1933) był jednym z największych inżynierów i wynalazców świata zachodniego od czasów J. L. MacAdama, I. K. Brunela, G. Stephensona, A. Bella i T. Edisona. Miał za sobą tylko rok formalnej edukacji, a w młodości utrzymywał się ze sprzedaży gazet. Ponieważ był zafascynowany maszynami, zwłaszcza nowymi automobilami, jeszcze przed I wojną światową sam zaczął je budować. Gdy wszedł w spółkę z partnerem w interesach, Charlesem Rollsem, i przedsiębiorstwo się rozwinęło, nadal wymagał od swoich pracowników bardzo dokładnej kontroli jakości. Jego obsesją była dokładność. W późniejszym okresie swojej kariery ten twórca najlepszych i najbardziej niezawodnych samochodów zwrócił uwagę na nową, choć pokrewną dziedzinę – silniki samolotowe. Był to logiczny krok, gdyż zarówno w samochodach, jak i w samolotach wykorzystywano moc uwięzioną w benzynie, aby wprowadzić w ruch ich ciężkie konstrukcje wraz z pasażerami na krętych wiejskich drogach czy w bezkresnych przestworzach. Jedne i drugie maszyny miały solidny kadłub, w którym mieściły się setki ruchomych części, a wiele z nich musiało się obracać, przesuwać i zapalać z precyzją godzina po godzinie i dzień po dniu. Jedną z przyczyn „rozkwitu Zachodu” po 1700 roku był rozwój nauk ścisłych i wynikające z niego

produkcyjne i techniczne przełomowe wynalazki, cywilne i wojskowe, które nie pojawiły się w innych częściach świata[47]. Silnik firmy Rolls-Royce był apoteozą zdumiewających ludzkich osiągnięć – stopniowym pokonywaniem ograniczeń czasu, prędkości i przestrzeni, które zawsze istniały w świecie energii kinetycznej i energii wiatru.

Koniec lat 20. i początek lat 30. XX wieku był ekscytującym okresem dla wszystkich tych, którzy zaangażowali się w budowę nowszych i lepszych samolotów i silników samolotowych. Zaprojektowany przez Amerykanów silnik Curtiss V-12 znacznie przewyższał wszystkie inne konkurujące z nim w tamtym czasie, a Royce i jego zespół nie mieli skrupułów, żeby kupić jeden w Stanach Zjednoczonych, sprowadzić do kraju, rozebrać na części do analizy, a potem przebudować, konstruując modele Rolls-Royce Kestrel, Griffon i Merlin. W 1935 roku Malcolm Campbell użył silnika Rolls-Royce do bicia rekordu prędkości jazdy samochodem (niemal 485 km/h) na Bonneville Salt Flats. Z kolei Supermarine Aviation korzystało z takich silników, aby po trzech zwycięstwach z rzędu w Schneider Trophy, słynnych międzynarodowych wyścigach wodnosamolotów, na zawsze zdobyć ten puchar. W 1931 roku, ostatnim roku rozgrywania tych zawodów, samolot Supermarine osiągnął zdumiewającą prędkość 655 km/h.

Tymczasem Royce zaczął obmyślać, jak umieścić jeden ze swoich silników w nowym modelu bardzo szybkiego myśliwca dla RAF-u. W pamiętnym 1931 roku spacerował z głównymi inżynierami po wydmach blisko swojego wiejskiego domku w West Wittering w Sussex i razem szkicowali projekt na mokrych ławicach piasku. Dobrze znane, kryte płótnem dwupłatowce z czasów I wojny

światowej ustępowały miejsca lśniącym, obitym aluminium jednopłatowcom dla jednego pilota. Na deskach kreślarskich leżały także rysunki szybkich dwusilnikowych (a nawet i czterosilnikowych) bombowców dalekiego zasięgu. Wszystkie potrzebowały znacznie silniejszego napędu. A to oznaczało konieczność zbudowania silnika spełniającego najsurowsze wymogi inżynierskie i zamieniającego paliwo w siłę ciągu tak skutecznie, jak to tylko możliwe, w czym specjalizowała się właśnie firma Rolls-Royce. Oczywiście nie byli odosobnieni w tej pasji. Przedsiębiorstwa w Ameryce, Niemczech, Włoszech, Japonii i Francji kierowały się tymi samymi przesłankami, a każde z nich starało się wycisnąć więcej mocy z dopracowanej konstrukcji tłoków, cylindrów, świec zapłonowych, kabli i stalowych komór spalania[48].

W Rolls-Royce Company panował zwyczaj nadawania silnikom samolotowym nazw szybkich ptaków drapieżnych, jak jastrzębie, sokoły i orły. Dla omawianego silnika wybrano nazwę Merlin, ponieważ to imię legendarnego czarownika, w języku angielskim oznacza także drzemlika – najmniejszego, szybkiego, agresywnego sokoła, który potrafi atakować i sam uniknąć ataku.

Należy podkreślić, że mające coraz większą moc silniki promowane przez Royce’a można było umieścić w różnych typach samolotów. Na przykład w oficjalnej historii firmy Rolls-Royce silnik Merlin ukazano w około 40 różnych samolotach mających od jednego do czterech silników[49]. Inne jego wersje napędzały także wodnosamoloty, motorówki, samochody wyścigowe i oczywiście rolls-royce’y oraz bentleye. Ten silnik nie został zatem zaprojektowany specjalnie dla spitfire’a ani odwrotnie, choć powszechnie krążą takie opowieści. Nawet gdyby spitfire nigdy nie powstał, merlin i tak miałby swoje miejsce w historii

lotnictwa. Nie dziwi natomiast, że skoro firma Rolls-Royce opracowała ten wyjątkowo potężny napęd, został on wykorzystany między innymi w nowym, jednosilnikowym samolocie o konstrukcji skorupowej, opartym na Supermarine – eleganckim, wyścigowym wodnosamolocie znanego projektanta J. R. Mitchella. Mimo zrozumiałych ograniczeń i trudności w okresie międzywojennym niedofinansowane Ministerstwo Lotnictwa naciskało na przedsiębiorstwo Vickers (które kupiło Supermarine), aby wyprodukowało smukły i szybki myśliwiec napędzany silnikiem PV-12. Zaczęto pracować nad połączeniem merlina i spitfire'a. Jednak Royce zmarł w 1933 roku podczas prac nad nowym silnikiem i nigdy nie zobaczył prototypu spitfire'a. Pozostawił jednak utalentowany zespół inżynieryjny. Chory na raka Mitchell zmarł w 1937 roku w wieku czterdziestu dwóch lat i również pracował do ostatnich chwil życia. Przynajmniej jemu udało się zobaczyć pierwsze latające modele.

Udział spitfire'a podczas II wojny światowej w Europie przeszedł do legendy. Od ostatnich etapów bitwy o Anglię po zacięte boje nad Maltą, od dziennych lotów nad Francją po patrole powietrzne nad plażami w dniu D (ten zaszczyt przypadł polskim dywizjonom spitfire'ów) był najważniejszym jednosilnikowym myśliwcem RAF-u. Jego elegancka konstrukcja ze szpiczastymi, eliptycznymi skrzydłami znalazła tysiące zwolenników, nawet po stronie nieprzyjaciela. Gdy około 1942 roku marszałek Göring zapytał generalnego inspektora lotnictwa myśliwskiego Adolfa Gallanda, czego jeszcze by potrzebował, ten odpowiedział: „Dywizjonu spitfire'ów”[50]. Ewolucja spitfire'a od wodnosamolotu Supermarine do pilnie potrzebnego uzupełnienia arsenału RAF Fighter Command

posłużyła za kanwę książek oraz filmów fabularnych i dokumentalnych[51].

Pod koniec 1940 roku napędzany merlinem spitfire pokazał, że jest najlepszym i najszybszym brytyjskim myśliwcem, lepszym nawet od Bf 109, jednak w historii ma miejsce wśród pośrednich systemów uzbrojenia. Luftwaffe stale zwiększała moc silników, opancerzenie i uzbrojenie swoich myśliwców, a także wprowadzała do walki nowe samoloty, a więc trzeba było także modernizować zarówno sam spitfire, jak i silnik Merlin. W szczególności inżynierowie projektanci w firmie Rolls-Royce musieli stworzyć jeszcze potężniejsze wersje silnika, jeśli brytyjskie myśliwce miały dorównać Focke-Wulfom Fw 190, osiągającym fantastyczną prędkość wznoszenia się. W 1942 roku udało im się tego dokonać – skonstruowali niezwykle udany silnik Merlin 61 o ponad dwukrotnie większej mocy niż pierwotna wersja[52].

Nic dziwnego, że wszyscy chcieli dostać ulepszony silnik – Bomber Command do nowych ciężkich czterosilnikowych lancasterów, Fighter Command do spitfire'ów, dywizjony rozpoznawcze i Pathfinder Force do wysoko latających Mosquito. Nie wystarczyłoby i 10 tys. sztuk silników. Nawet bardzo wydajne fabryki Packard w Stanach Zjednoczonych (zaangażowane w celu potrojenia produkcji, w czym się doskonale sprawdziły) nie potrafiły zaspokoić tego zapotrzebowania. Zdobycie jednej partii Merlinów 61 było niczym wyładowanie indyjskich przypraw korzennych z zaledwie jednego statku w XVII-wiecznym Amsterdamie.

Odpowiedzialny za rozdzielanie tych skąpych i cennych zasobów był marszałek lotnictwa Wilfrid Freeman, mało znany szerszej opinii publicznej i wówczas, i obecnie, ale będący najbardziej wpływową osobą w Ministerstwie Lotnictwa. Churchill, dla przykładu, traktował Freemana

z wielkim szacunkiem[53]. Do jego obowiązków jako ministra lotnictwa odpowiedzialnego za stan floty pod koniec lat 30. XX wieku należało promowanie prac badawczo-rozwojowych nad prawie wszystkimi nowymi samolotami RAF-u, takimi jak Hurricane, Spitfire, Wellington, ciężkie Lancaster i Halifax oraz Mosquito. To Freeman zdał sobie sprawę, że mający mizerne osiągi bombowiec Avro Manchester z końca lat 30. XX wieku można ulepszyć, montując w nim silniki firmy Rolls-Royce (merliny), i przekształcić w potężny Lancaster. W tym samym okresie Freeman popierał prace nad dwusilnikowym Mosquito, choć wszyscy inni uważali ten projekt za absurdalny: jak można inwestować ograniczone zasoby w głównie drewniany, nieuzbrojony samolot oraz oczekiwać, że przeleci nad Rzeszą i nieuszkodzony wróci do bazy? Krytycy nazwali to „szaleństwem Freemana”[54]. Jednak okazał się jednym z najbardziej uniwersalnych samolotów II wojny światowej – można go było zmodyfikować (to znaczny uzbroić), aby stał się nocnym myśliwcem, pogromcą okrętów podwodnych, samolotem rozpoznawczym wysokiego pułapu (latającym zbyt wysoko, aby mógł go dosięgnąć jakikolwiek niemiecki myśliwiec) i bombowcem (w wersji zmodyfikowanej przenosił cięższy ładunek bomb niż B-17). W 1942 roku brytyjscy producenci kadłubów i silników samolotowych darzyli Freemana ogromnym szacunkiem. Minister był w bardzo dobrych stosunkach ze swoimi amerykańskimi odpowiednikami i mógł się kontaktować bezpośrednio z Churchillem. Jeśli napotykał nowy, rozsądny pomysł, szukał możliwości jego realizacji. A wiosną tego roku trafił się kolejny.

Właśnie wtedy w tej niezwykłej historii pojawiła się nowa, ważna postać, choć jeszcze nieznana ogółowi. Pod koniec kwietnia 1942 roku Ronnie Harker – pilot oblatywacz

będący łącznikiem RAF-u z Rolls-Royce Engines w Derbyshire – odebrał telefon z Jednostki Rozwoju Lotnictwa Myśliwskiego RAF-u z pytaniem, czy mógłby przyjechać na lotnisko Duxford, aby przetestować sprawiający problemy amerykański samolot oznaczony jako Pursuit Fighter 51 (P-51). Dla Harkera takie zadanie nie było niczym nowym, gdyż latał w RAF-ie, zanim został przeniesiony do swojej ówczesnej, mającej doniosłe znaczenie pracy. Metodycznie testował wszystkie nowe samoloty, w tym zdobyczne wersje messerschmittów i focke-wulfów, aby zdać raport porównujący ich osiągi z innymi maszynami. Samolot, który tym razem miał oblatywać, był jednosilnikowym myśliwcem wyprodukowanym przez North American Aviation – jednym z dziesiątek typów samolotów pośpiesznie zamówionych przez amerykańskie, francuskie i brytyjskie siły lotnicze po 1938 roku, gdy stało się alarmująco jasne, że Luftwaffe ma przewagę liczebną. Problem polegał na tym, że P-51, napędzany silnikiem Allison, nie miał zbyt dobrych osiągów. Warunki jego specyfikacji narzucały zaprojektowanie latającego na niskiej wysokości samolotu przechwytującego i pod tym względem spisywał się dobrze. Jednakże USAAF (co zrozumiałe) skłaniał się w stronę mających znacznie większą moc myśliwców P-38 Lightning i P-47 Thunderbolt mogących w powietrzu mierzyć się z japońskimi Zero czy niemieckimi Bf 109, a Brytyjczycy stawiali na ulepszone spitfire’y, typhoony i beaufightery. Dlatego, gdy na początku 1942 roku RAF Fighter Command dostało pierwszą partię maszyn P-51, nie bardzo wiedziało, co z nimi zrobić, i rozważało anulowanie zamówienia.

Pierwszy lot P-51 Harker odbył 30 kwietnia 1942 roku (w archiwum firmy Rolls-Royce jest, na szczęście, zdjęcie każdego samolotu, którym wrócił do bazy). Niewątpliwie

maszyna go zaintrygowała. Z łatwością skręcała, nie wchodziła w przeciągnięcie i dobrze się spisywała na niskich i średnich wysokościach. Pod względem aerodynamicznym samolot był wspaniały, gdyż stawiał bardzo mały opór aerodynamiczny, choć ani Harker, ani nikt inny w tamtym czasie nie potrafili zrozumieć dlaczego[55]. Raport Harkera kończyło zdanie, które, choć lakonicznie, zwracało uwagę wszystkich czytających ten dokument: „Uderzył mnie fakt, że z silnikiem tak potężnym i dobrym, jak Merlin 61, jego osiągi powinny być niezrównane, ponieważ przy praktycznie takiej samej mocy jest o 56 km/h szybszy od Spitfire'a 5"[56]. Kilka dni później zespół mechaników Rolls-Royce'a wyciągnął silnik Allison i ostrożnie umieścił Merlina 61 w przedniej części kadłuba maszyny, którą wcześniej przeleciał się Harker. Bystrooki pilot oblatywacz zauważył, że odległość między przednią ścianką kokpitu a nosem P-51 była taka sama jak w najnowszym spitfirze, więc silnik idealnie pasował.

W tym samym czasie Witold Challier, wybitny polski matematyk i ekspert Rolls-Royce'a do spraw wydajności, porównał szczegóły aerodynamiczne obu samolotów i opracował wykres, z którego wynikało, że napędzany merlinem P-51 powinien przewyższać spitfire'a na *wszystkich* wysokościach aż do 12,2 tys. metrów i osiągnąć oszałamiającą prędkość 695 km/h. (Wszystkie wyliczenia Challiera okazały się poprawne). Obaj panowie, wspierani przez rzutkiego dyrektora generalnego Rolls-Royce'a, Ernesta Waltera Hivesa, zaczęli agitować za wprowadzeniem nowej hybrydowej wersji jak najszybciej do służby.

Gdy ta informacja dotarła do zaradnego ministra Freemana, zareagował natychmiast. Choć Fighter Command i Bomber Command chciały dostać merliny do

wszystkich swoich maszyn, Freeman zarządził wymianę silników w kolejnych pięciu samolotach P-51 i wysłanie dwóch z nich generałowi Spaatzowi w Stanach Zjednoczonych, aby USAAF jak najszybciej je przetestował. Gdy wkrótce potem Hives zaproponował wymianę silników w 250 samolotach, minister lotnictwa podwoił tę liczbę maszyn. Freeman był w stałym w kontakcie z dyrektorami fabryki Packard (a ci kazali zamontować jeden z silników Merlin w P-51, który wówczas dostał do dziś powszechnie znaną nazwę – Mustang), z wpływowym ambasadorem Stanów Zjednoczonych w Wielkiej Brytanii Johnem Winantem i z dobrze ustosunkowanym zastępcą attaché lotniczego Thomasem Hitchcockiem, który latał kiedyś w Lafayette Escadrille, był wielkim zwolennikiem rolls-royce'ów i miał koneksje rodzinne w Białym Domu. Freeman zaczął także nalegać, aby Churchill napisał do Roosevelta, ponieważ każdy w Wielkiej Brytanii zdawał sobie sprawę, że jeśli brytyjsko-amerykańska hybryda miała szybko wejść do produkcji i opuszczać hale fabryk w ilościach wystarczających do przechylenia równowagi w powietrzu na korzyść aliantów, musiała być wytwarzana w amerykańskich zakładach lotniczych. Sytuacja była podobna jak w przypadku magnetronu wnękowego: brytyjski przemysł był przeciążony, a Stany Zjednoczone wciąż miały wystarczające możliwości, aby wyprodukować dodatkowe samoloty i silniki.

Następnie, w sposób niewytłumaczalny dla Freemana, realizacja projektu napotkała trudności. Zwykły obstrukcjonizm po stronie amerykańskiej spowodował spowolnienie masowej produkcji mustangów z silnikiem Merlina. W Stanach Zjednoczonych trwała ostra rywalizacja o środki i materiały, a ponadto było trudno przekonać ludzi podejmujących decyzje, aby kosztem już wprowadzonych

do produkcji amerykańskich samolotów rozpocząć wytwarzanie nieznanej i całkiem obcej nowości. Panowało kompletne niezrozumienie przedstawionych przez Harkera i Challiera argumentów, że P-51 dobrze się sprawuje na *wszystkich* wysokościach, a niektórzy dowódcy rejonów walk naciskali, aby samolot był wykorzystywany zgodnie z pierwotną specyfikacją – jako myśliwiec taktyczny na małej wysokości, a w tej kategorii był jednym z wielu. Ponadto dowódcy USAAF-u nie potrafili zaakceptować jakichkolwiek twierdzeń o wyższości mustangów, ponieważ byli zwolennikami samolotów P-38 Lightning i P-47 Thunderbolt, które sprawdzały się na polu walki. Duże obiekcje miały także biura zamówień sił lotniczych i rywalizujący ze sobą producenci. We wrześniu 1942 roku Freeman, który dane o amerykańskiej produkcji śledził z równym niepokojem jak o brytyjskiej, został uprzedzony przez samego Roosevelta i jego bardzo probrytyjskiego doradcę Harry'ego Hopkinsa, że USAAF zamówił co najmniej 2,5 tys. samolotów Curtiss P-40 Kittyhawk, 8,8 tys. Bell P-39 Airacobra i 11 tys. Bell P-63 Kingcobra. Wszystkie one beznadziejnie sobie radziły w konfrontacji ze wspaniałym myśliwcem Focke-Wulf 190, który zaczynał dominować na niebie nad Europą, a każda z tych słabych maszyn miała silnych popleczników[57]. Ponadto Mustang niewątpliwie wymagał dalszych testów i ulepszeń.

Wszystko to było zrozumiałe, choć godne pożałowania. Trudno natomiast było pojąć czystą, nieprzejednaną antybrytyjskość najważniejszych członków potężnej Air Production Board, na czele której stał nieugięty generał Oliver Echols. Hopkins nie całkiem żartował, gdy powiedział Freemanowi, że wielu Amerykanów wierzy, iż od urodzenia są obdarzeni wyższymi umiejętnościami pilotowania samolotów od Brytyjczyków i zawsze budowali

lepsze samoloty od brytyjskich. P-51 został najpierw zamówiony przez RAF, ale nie przeszedł przez zwykłe amerykańskie procedury kontroli technicznej, więc wielu oficerów przekonanych o wyższości tego systemu kontroli dostarczało Echolsowi informacje o kompromitujących szczegółach wykrytych podczas sprawdzania niektórych z pierwszych modeli. W zasadzie prezentowali postawę „nie tutaj wynalezione”[58]. Attaché w Londynie, Hitchcock, szczególnie zjadliwie wyrażał się o całej sprawie: „Mustang, spłodzony przez Anglika z amerykańskiej matki, nie miał rodziców w Army Air Corps czy na Wright Field, którzy doceniliby jego zalety i je popularyzowali […] Nie zadowalał ważnych ludzi po obu stronach Atlantyku, którzy wydawali się bardziej zainteresowani podkreślaniem, jak są dumni ze w stu procentach krajowego produktu niż troszczeniem się o bardzo szybko narastający problem skonstruowania myśliwca lepszego od wszystkiego, co mieli Niemcy”. Bardziej powściągliwi oficjalni historycy zaznaczają jedynie, że „historia P-51 nieomal stała się najbardziej kosztowną pomyłką popełnioną przez AAF podczas II wojny światowej”[59].

Na tym etapie ani Freeman, ani jego sojusznicy biznesowi w zakładach Packard i North American Aviation nie mogli zdziałać nic więcej. Nawet Churchill niewiele mógł zrobić, choć ponownie wykorzystał każdego ze „zwykle podejrzanych” (jak ambasador John Winant, specjalny wysłannik Averell Harriman, a później członek rodziny Churchillów, i Harry Hopkins, a także swoją prywatną korespondencję z Rooseveltem), aby nadać produkcji mustangów najwyższy priorytet. Impuls musiał nadejść z samego USAAF-u. W końcu amerykańskie siły powietrzne przekonały się do tego samolotu – z dwóch powodów. Po pierwsze, w październiku 1943 roku nastąpiła katastrofa

w Schweinfurcie i Regensburgu. Choć przedstawiciele sił powietrznych przekazali prasie, że przerwa w bombardowaniu Rzeszy wynika po prostu z zimowej pogody, a także z faktu, że starty bombowców zostaną przeniesione na niedawno zajęte lotniska włoskie, to zarówno generał Arnold, jak i generał Spaatz prywatnie przyznali, że ich podstawowe założenia operacyjne były błędne. Bombowce nie mogły się przebić bez osłony myśliwców, a ich myśliwcom nie udawało się wykonać tego zadania. Generał Arnold wiedział wówczas, że nawet członkowie Kongresu byli poruszeni. W orędziu bożonarodzeniowym wygłoszonym 27 grudnia 1943 roku do dowódców sił lotniczych w Wielkiej Brytanii i we Włoszech generał Arnold dosadnie przekazał wiadomość: „OVERLORD i ANVIL[60] [desant w południowej Francji] nie będą możliwe dopóty, dopóki niemieckie lotnictwo nie zostanie zniszczone. Zatem moje osobiste przesłanie do was – i jest to KONIECZNOŚĆ – brzmi: »Niszczyć siły powietrzne wroga zawsze, gdy je napotkacie: w powietrzu, na ziemi i w fabrykach«”[61]. Jednak mógł to zrobić tylko wyjątkowo zwinny myśliwiec dalekiego zasięgu, o konstrukcji docenionej przez Harkera półtora roku wcześniej.

Drugim czynnikiem, który przekonał amerykańskie siły powietrzne do mustanga, były stałe naciski wywierane przez niewielkie grono dość wyjątkowych osób na pośrednich szczeblach alianckiej administracji okresu wojny. Do tego grona należał niepohamowany Tommy Hitchcock o osobowości playboya z Ivy League – przed wojną znany jako najlepszy na świecie gracz w polo – który pobił rekord w lataniu, miał talent pisarski i był ustosunkowany. Hitchcock jako jeden z niewielu nie bał się postraszyć Echolsa i Air Production Board czy prywatnie

porozmawiać o tej sprawie ze swoją sąsiadką Eleanor Roosevelt. Następną osobą był zastępca sekretarza do spraw lotnictwa Robert A. Lovett, który latał w legendarnej First Yale Unit w latach 1917–1918 i w Royal Navy Air Service, a swoją karierę polityczną zakończył jako sekretarz obrony Stanów Zjednoczonych na początku lat 50. XX wieku. Lovett pochodził z szanowanej rodziny z Nowej Anglii, nie pobierał pensji, a generał Arnold darzył go wielkim szacunkiem. Podobnie jak Hitchcock, nie dał się zastraszyć Air Production Board i już w 1940 roku uznał P-51 z silnikiem Allison za „niewypał". W trakcie podróży do Anglii w czerwcu 1943 roku Lovett przeprowadził dużą kontrolę kampanii bombardowań USAAF-u i w raporcie przekazał generałowi Arnoldowi szereg zaleceń. Dwa najważniejsze z nich to: (1) absolutna konieczność zwiększenia jak najszybciej produkcji pomocniczych, podwieszanych i odrzucanych zbiorników na paliwo, aby można było zwiększyć zasięg wszystkich samolotów w Wielkiej Brytanii; (2) pilna potrzeba prac nad myśliwcami eskorty dalekiego zasięgu, przy czym najbardziej obiecująco pod tym względem zapowiadały się mustangi z silnikami Merlin. Te wytyczne stanowiły klucz do wyjścia z impasu w lotnictwie. Gdy Lovett wrócił do swojego biura w Waszyngtonie, które nie przypadkiem sąsiadowało z gabinetem generała Arnolda, przeszkody zaczęły znikać. Cztery dni po przeczytaniu tego raportu generał Arnold przygotował memorandum, w którym podkreślił „absolutną konieczność zbudowania myśliwca, który może przyłączyć się do bombowców i wkroczyć do walki"[62].

Silne naciski wywierali również oficerowie sił lotniczych stacjonujący w Anglii, w tym niepohamowany major Donald Blakeslee – Amerykanin, który walczył w bitwie o Anglię w dywizjonie Royal Canadian Air Force, a następnie, aby

uniknąć mianowania oficerem szkoleniowym, przeniósł się do ochotniczego amerykańskiego dywizjonu Eagle. Blakeslee latał na spitfire'ach i uwielbiał je, ale znał ich ograniczenia zasięgu. Odkąd przeleciał się pierwszymi mustangami RAF-u, nieustannie nalegał, aby przy 8. Armii Powietrznej USAAF-u (stacjonującej we wschodniej Anglii) został utworzony pułk myśliwców wyposażony w takie samoloty. Gdy zadziorny generał porucznik Jimmy Doolittle został wycofany z regionu Morza Śródziemnego i przejął dowództwo 8. Armii Powietrznej USAAF, natychmiast zaczął się domagać utworzenia dywizjonów mustangów, a generałowie Arnold i Spaatz, wówczas już przekonani o ich zaletach, powołali je. Z kolei Charles Portal wydał rozkaz, aby cztery dywizjony mustangów RAF-u latały z Amerykanami. Wszystkie takie dywizjony w 9. Armii Powietrznej USAAF przeniesiono na północ i przekazano pod dowództwo generała majora Williama Kepnera, energicznego dowódcy pułków myśliwców i przełożonego majora Blakeslee. W rzeczywistości wszyscy amerykańscy piloci USAAF-u po *jakimkolwiek* szkoleniu na mustangach trafiali do 8. Armii Powietrznej. Impas został przełamany – i to ani o jedną chwilę za wcześnie.

Panowanie w powietrzu – w końcu!

Bieg wojny powietrznej w Europie, oczywiście, nie odmienił się dzięki jednej „cudownej broni". Kluczowe rozwiązania pojawiły się jako efekt uzupełniania się elementów taktycznych, technicznych i operacyjnych. Połączone ze sobą po wielu niepowodzeniach pozwoliły niewielkiej grupie Brytyjczyków i Amerykanów rozwiązać problem, z którym od lat borykały się siły prowadzące bombardowania strategiczne: jak zrealizować snute od

dawna wizje osłabienia zdolności bojowych wroga poprzez stałe wykorzystywanie nowoczesnego lotnictwa.

Ogromne znaczenie miały tu interakcje oraz oddziaływania zwrotne, na przykład jedna klęska lub zwycięstwo wpływały na wynik innych działań operacyjnych albo zastosowanie nowej broni skutkowało na poziomie taktycznym, a ten z kolei wpływał na wynik większych bitew[63]. Jeden z takich komplementarnych elementów został wymieniony wcześniej, a mianowicie to, że RAF i USAAF bombardowały teren Trzeciej Rzeszy przez całą dobę, przez co wróg praktycznie nie miał chwili wytchnienia. W tej kwestii można było zrobić dużo więcej, więc Połączone Szefostwo Sztabów (Combined Chiefs of Staff) wielokrotnie naciskało na większą integrację przy ustalaniu celów, ale sam fakt, że brytyjskie bombowce latały nad Niemcy co noc, a amerykańskie – każdego dnia, stanowił ogromne obciążenie dla niemieckiego systemu obrony. Żadnej z tych sił lotniczych nie można przypisywać, że dokonała tego sama.

Drugim ważnym elementem układanki było użycie – być może lepszym słowem jest *umieszczenie* – mustangów w dziennej eskorcie dalekiego zasięgu. Spitfire'y, thunderbolty i lightningi *nie* stały się z tego powodu zbędne, gdyż mustangi wspomogły ich działania, zwłaszcza na długich dystansach. Przeprowadzone w zakładach Rolls-Royce testy pokazały, że choć P-51 uchodził za cięższy od spitfire'a, potrzebował znacznie mniej obrotów na minutę, aby osiągnąć tę samą wysokość i prędkość (na tym polegała zagadka aerodynamiczna). Docierał tam, gdzie trzeba, ze znacznie mniejszym wysiłkiem. Ministra Freemana intrygowała też zdumiewająca pojemność zbiornika paliwa tego samolotu, która w połączeniu z jego aerodynamiczną oszczędnością zużycia paliwa zdziała cuda. „W

amerykańskich jednostkach miary jego zwykłe zbiorniki wewnętrzne mieściły 183 galony paliwa (269 po napełnieniu tylnego zbiornika), a do spitfire'a wchodziło 99 galonów. Spalał średnio 64 galony na godzinę, natomiast P-38 zużywał 144, a P-47 – 140 galonów na godzinę. Przy pełnych zbiornikach wewnętrznych, w tym 86-galonowym zbiorniku z tyłu oraz dwóch odrzucanych zbiornika na 108 galonów[64], jego promień działania wynosił 1200 kilometrów"[65]. Było to ponad dwukrotnie więcej od zasięgu spitfire'a.

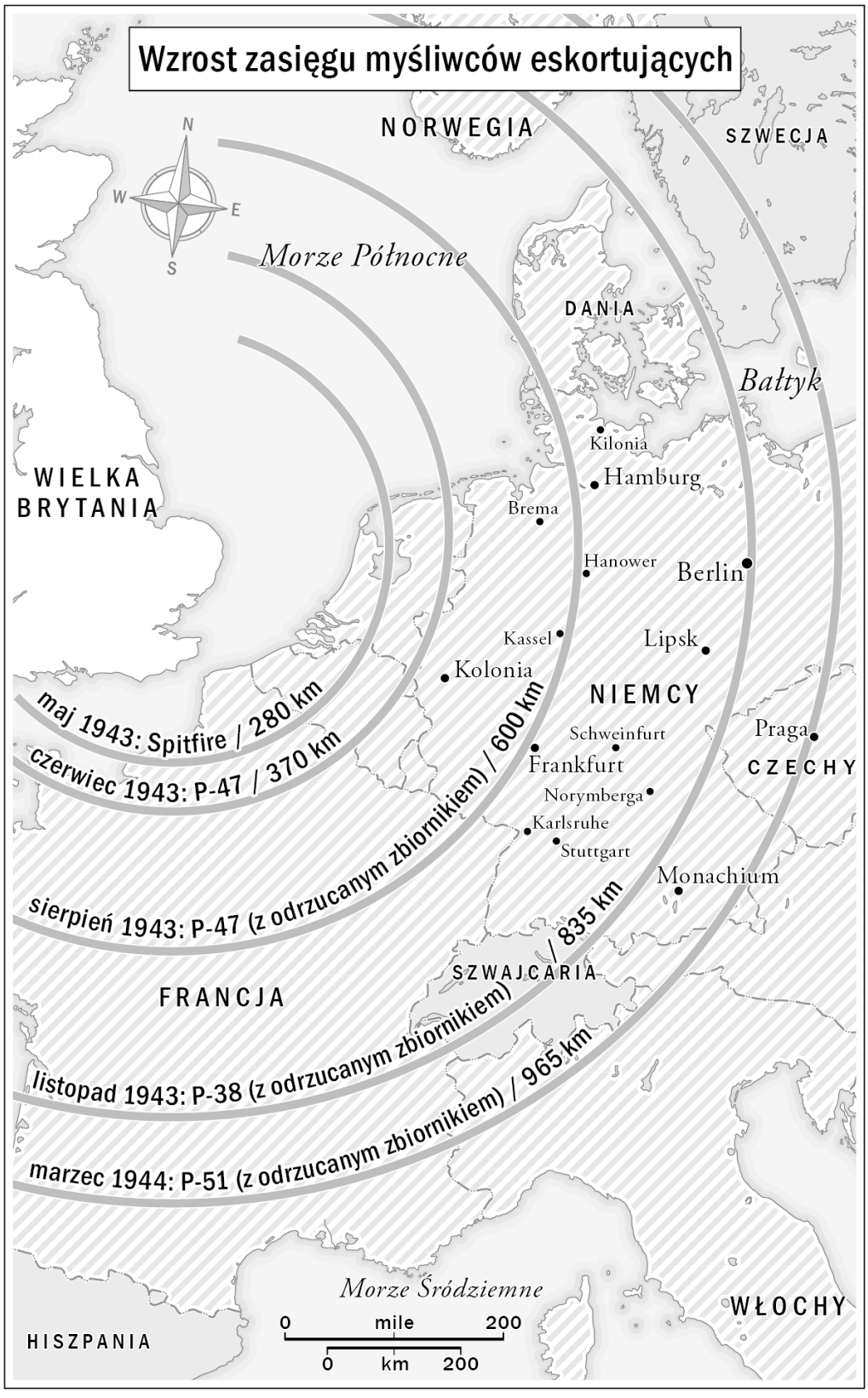
Odrzucane zbiorniki – drugie ulepszenie, którego domagał się Lovett po swojej kontroli, a które testowała większość sił lotniczych w połowie wojny – były więc kluczowym elementem, ponieważ nie tylko pozwalały znacznie poprawić zasięg P-51, ale automatycznie zwiększały zasięg *każdego* brytyjskiego i amerykańskiego myśliwca. Gdy w pełni doceniono tkwiący w odrzucanych zbiornikach potencjał umożliwiający zwiększenie zasięgu samolotów, każdy chciał je mieć, nie tylko dywizjony myśliwców. Brytyjczycy tak desperacko ich potrzebowali, że produkowali 108-galonowy zbiornik paliwa z usztywnianego papieru. Był lżejszy i miał większą pojemność niż późniejsze wersje amerykańskie z metalu. Dlatego amerykańscy lotnicy woleli zbiorniki papierowe i podkradali całe ich partie. Zaletą konstrukcji papierowej było też to, że wróg nie mógł ponownie wykorzystywać zużytej aluminiowej obudowy[66]. Po doczepieniu odrzucanych zbiorników wszystkie alianckie myśliwce – spitfire'y, lightningi, thunderbolty i mustangi – mogły dolecieć dalej i dłużej przebywać w powietrzu.

Na początku 1944 roku wyposażeni w nowy sprzęt alianci wznowili zawziętą kampanię bombardowań strategicznych (nazwaną operacją Pointblank[67]), dzięki czemu w końcu

zaczęli realizować w praktyce postawiony sobie cel „postępującego burzenia i niszczenia” zdolności stawiania oporu przez wroga. Przełom był efektem wznowienia przez USAAF dziennych nalotów na ważne ośrodki przemysłowe Trzeciej Rzeszy, tym razem z bombowcami dłużej eskortowanymi przez myśliwce dalekiego zasięgu. Oczywiście nie stało się to od razu. Pierwszy dywizjon mustangów (Blakeslee’ego) dołączył do 8. Armii Powietrznej USAAF-u pod koniec 1943 roku, ale podczas pierwszych nalotów brakowało wystarczającej liczby samolotów, a nowe mustangi nie były wolne od usterek. Jednak amerykańska machina wojenna pracowała wówczas pełną parą i co tydzień do Wielkiej Brytanii docierały setki thunderboltów i mustangów – przewożone na pokładach lotniskowców eskortowych, które w swojej podstawowej roli nie były już potrzebne, odkąd U-Booty przegrały bitwę o Atlantyk. Samoloty te dołączały do setek nowych bombowców – latających fortec i liberatorów przelatujących nad głowami mężczyzn i kobiet z personelu Allied Transport Command.

Przełomem stało się zdziesiątkowanie niemieckich eskadr myśliwców. Doszło do tego w następujący sposób. Generał Spaatz wyznaczył konkretne cele strategiczne, gdyż aliancki wywiad doniósł, że słabym punktem Niemców jest kurcząca się produkcja ropy naftowej. Nieco później generał Eisenhower wydał rozkaz skoncentrowania bombardowań na liniach kolejowych i mostach głównie w zachodniej Europie w ramach przygotowań do inwazji w dniu D. Na tej krótkiej liście celów znalazły się też północnoniemieckie stocznie budujące U-Booty. Amerykanie wiedzieli, że takie cele *musiały* być bronione przez Luftwaffe. Jednak nowe alianckie myśliwce dalekiego zasięgu mogły wówczas przeciwstawić się przynoszącej

dotychczas sukcesy Gallandowskiej polityce czekania, aż alianckie bombowce znajdą się poza zasięgiem swojej eskorty. Gdy eskadry Luftwaffe próbowały zatrzymać bombowce, zanim dotrą do Renu (co miało sporo sensu), miały do czynienia z nowoczesnymi spitfire’ami i wyjątkowo wytrzymałymi thunderboltami. Jeśli czekały, aż powietrzne armady zaatakują główne niemieckie ośrodki przemysłu, węzły komunikacyjne i rafinerie w głębi kraju, spadały na nie z góry mustangi, atakując od strony słońca. Ponadto generał porucznik Doolittle podjął śmiałą decyzję: zwolnił dywizjony mustangów z obowiązku trzymania się w pobliżu eskortowanych bombowców i pozwolił im polować na niemieckie myśliwce po całym niebie, a w razie potrzeby zmusić je do zejścia niżej, gdzie mustangi miały przewagę dzięki swojej zadziwiającej aerodynamice.



Wzrost zasięgu myśliwców eskortujących
Zapewnienie amerykańskim ciężkim bombowcom eskorty myśliwców dalekiego

zasięgu w ciągu dnia było jednym z głównych czynników decydujących o zdobyciu panowania w powietrzu w latach 1943–1944.

Amerykanie ponieśli ciężkie straty w zażartych walkach w krytycznym momencie – wiosną 1944 roku. Wielu ich najlepszych pilotów bombowców i myśliwców zginęło, zostało okaleczonych lub schwytanych przez desperacko stawiających opór Niemców. Zawsze jednak Amerykanie uzupełniali siły dywizjonów, a Luftwaffe poniosła klęskę, z której nigdy się nie podniosła. Aby ratować ojczyznę, Niemcy wycofali dużo samolotów i załóg z frontu wschodniego, co zapewniło radzieckiemu lotnictwu znaczną przewagę w marszu na Niemcy. Wycofali także większość pozostałych eskadr z rejonu Morza Śródziemnego. Jednak to już nic nie dało marszałkowi Göringowi. Widząc mustangi w biały dzień latające nad Berlinem w połowie 1944 roku, ponoć powiedział: „Przegraliśmy wojnę”. Było to chyba jedno z niewielu jego uczciwych stwierdzeń. Do marca tego samego roku mustangi zestrzeliły proporcjonalnie trzy do pięciu razy więcej niemieckich myśliwców niż liczniejsze thunderbolty, choć te również zadały wrogowi ciężkie straty[68]. Ogromne brytyjskie bombowce wciąż nadlatywały nocą, zmuszając niemiecki system obrony powietrznej do jeszcze większego wysiłku.

Mniej więcej w tym samym okresie, późną wiosną 1944 roku, Luftwaffe się załamała. Wyczerpani lotnicy nie byli w stanie znieść więcej. „Miesiące strat, w których zginęli najbardziej doświadczeni niemieccy piloci myśliwców, średnio 450 w pierwszych pięciu miesiącach 1944 roku. Pod koniec maja było 2262 zabitych. Do 24 maja 1944 sprawnych pozostało jedynie 240 niemieckich jednosilnikowych myśliwców dziennych”[69]. Co prawda, budowano już wiele następnych samolotów, ale ich ukończenie odwlekało się z powodu zakłóceń

w komunikacji, opóźnień w produkcji łożysk kulkowych i niezaspokajającej potrzeb produkcji paliwa. Przede wszystkim jednak dotkliwe okazały się straty pilotów i załóg myśliwców. Ci świeżo przeszkoleni mieli wylatanych zaledwie kilka godzin więcej niż amerykańscy i brytyjscy przeciwnicy, co odzwierciedlały statystyki niemieckich strat. Piloci mustangów, którzy polując na swoje ofiary, zmuszali je do obniżenia lotu, donosili, że wielu niemieckich pilotów nie było w stanie uniknąć uderzenia w słupy, drzewa czy wysokie budynki. Nawet najwięksi z asów niemieckiego lotnictwa, być może rozleniwieni łatwiejszymi potyczkami na froncie wschodnim, trafiali na godnych siebie przeciwników. Samoloty najbardziej szanowanych tuzów po prostu eksplodowały w powietrzu. W marcu 1944 roku Luftwaffe straciła ponad dziesięciu weteranów wojny powietrznej, w tym dwóch dowódców pułków lotniczych – jeden miał 102 zestrzelenia, a drugi 161. Nie dało się ich zastąpić. Jak potwierdza oficjalna amerykańska historia dyplomacji, w tych powietrznych bitwach zadano Luftwaffe dotkliwsze ciosy niż w najbardziej bezpardonowych i kosztownych dziennych i nocnych bombardowaniach niemieckich zakładów lotniczych[70].

W tej kampanii, podobnie jak w kilku innych tu opisanych, decydujące znaczenie miała liczba *przeszkolonych* załóg. Czy w 1940 roku Fighter Command dostało dostateczną liczbę dobrych pilotów do latania hurricane’ami i spitfire’ami? Tak, ledwo. Czy po jesieni 1943 roku było wystarczająco dużo przeszkolonych kapitanów U-Bootów i głównych inżynierów, aby przeprowadzić wznowioną ofensywę Dönitza? Nie. Czy w latach 1941–1942 w 8. Armii było dość doświadczonych, średniego szczebla oficerów imperium brytyjskiego, aby przeciwstawić się prowadzonej przez Erwina Rommla

kampanii lądowej? Nie. Czy była odpowiednia liczba kompetentnych japońskich pilotów myśliwców po „wspaniałym odstrzale indyków nad Marianami” w czerwcu 1944 roku? Nie. Czy w armii Stalina zostało dość twardych jak skała generałów dywizji po czystkach w latach 30. XX wieku i pierwszym roku operacji Barbarossa? Tak, ale zaledwie.

Z pewnością od przełomu 1943 i 1944 roku brakowało doświadczonych niemieckich lotników, którzy stanęliby do walki z coraz liczniejszymi falami spitfire’ów, thunderboltów i mustangów nad Europą Zachodnią, mimo że tym razem przeciw alianckim bombowcom wysłano ponad 80% niemieckich myśliwców. Jeden z tych asów, Heinz Knocke, opisał w dzienniku z początku 1944 roku „budzący strach i podziw spektakl” wyruszania przeciw tysiącu ciężko uzbrojonych bombowców ze wszystkich stron otoczonych amerykańskimi myśliwcami eskorty. Po dwóch wylotach jednego dnia obserwował, jak jego Bf 109 został ostrzelany z karabinów maszynowych i zniszczony podczas uzupełniania paliwa w prowizorycznej bazie. Kilka miesięcy później on sam, prowadząc złożoną z zaledwie pięciu samolotów grupę patrolującą zachodnie granice Rzeszy, został zaatakowany przez 40 mustangów i thunderboltów i zestrzelony[71]. Hitler i dowódcy Wehrmachtu narzekali na „tchórzostwo” pilotów Luftwaffe, którzy pozwalali przedrzeć się bombowcom wroga. Było to bardzo dalekie od prawdy, bo niepowodzenia wynikały z niedostatków zaopatrzenia. Niemieccy lotnicy wykazywali się taką samą dzielnością co Tom Blakeslee, Elmer Bendiger, Pat Daniels i Guy Gibson, którzy miesiąc w miesiąc stawali przeciw nim do walki, ale brutalne fakty były takie – podobnie jak w przypadku kampanii konwojów atlantyckich – że alianci wymyślali lepsze sposoby robienia różnych rzeczy.

Ta bezwzględna eliminacja pilotów Luftwaffe, niszczenie niemieckiego przemysłu lotniczego i linii zaopatrzenia oraz udoskonalanie paliwa lotniczego stworzyły korzystne sprzężenie zwrotne, które wpłynęło na kampanię Bomber Command. W tamtym okresie z bombowcami zaczęto także wysyłać eskorty nocnych myśliwców, ale były one dość powolne (beaufightery). Nawet gdy wprowadzono lepsze nocne myśliwce, nie osiągnęły one wysokiego poziomu zestrzeleń. Mimo to niemieckie jednostki nocnych myśliwców były już znacznie osłabione, gdy późną wiosną 1944 roku Eisenhower wspierany przez Połączone Szefostwo Sztabów zażądał od Bomber Command, aby połączyło siły z USAAF-em i wysłało swoje bombowce o ogromnej ładowności do niszczenia wszystkich niemieckich linii kolejowych i dróg prowadzących na zachód – nad kanał La Manche. Co prawda, atakowanie francuskich lokomotywowni było znacznie mniej niebezpieczne niż naloty na Berlin, ale jednak Bomber Command kontynuowało bombardowania. Jak podsumował jeden z oficjalnych brytyjskich historyków (sam będący odznaczonym lotnikiem) w wyciągniętych po wojnie wnioskach na temat całej kampanii bombardowań, im większe sukcesy odnosiły amerykańskie myśliwce dalekiego zasięgu w dzień, tym większe szanse miało Bomber Command w nocy. Luftwaffe, ponosząca druzgocące klęski na skutek stosowania przez wroga zasady odszukiwania i eliminowania na niskim i wysokim pułapie oraz niszczenia linii kolejowych i mostów niezbędnych do utrzymania dostaw zaopatrzenia, miała coraz mniej samolotów do wystawienia w nocy[72]. Ponadto w tygodniach poprzedzających dzień D po raz pierwszych od lat 1939–1940 Bomber Command zaczęło przeprowadzać naloty dzienne. Stwierdzono wówczas, że współczynnik strat

znacznie spadł, a celność lancasterów (mimo ponurych prognoz marszałka Harrisa) skutecznie przyczyniała się do niszczenia wroga. We wrześniu 1944 roku ponownie zastosowano schemat naprzemiennych ataków USAAF-u i RAF-u w dzień i w nocy na osłabioną Trzecią Rzeszę, pozbawioną już wówczas przewagi, jaką wcześniej dawały jej zaawansowane stacje radarowe we Francji, Holandii i Belgii. W tym czasie również wyposażone w odrzucane zbiorniki P-51 majora Blakeslee'ego mogły towarzyszyć Latającym Fortecom B-17 przez całą drogą do zachodniej Rosji, czyli na dystansie półtora tysiąca kilometrów. Te same mustangi mogły potem eskortować bombowce w drodze powrotnej z Rosji do Włoch i przeskoczyć nad Alpami w kierunku wschodniej Anglii. Już na postawie tej trójkątnej trasy lotu widać, że Trzecia Rzesza została przyparta do muru.

STRATY WŚRÓD NIEMIECKICH ASÓW MYŚLIWCÓW NA ZACHODZIE I W RZESZY

As	Zwycięstwa	Zestrzelenie (1944)
Egon Mayer	102	2 marca
Anton Hackyl	192	marzec
Hugo Frey	32	6 marca
Gerhard Loos	92	6 marca
Rudolf Ehrenberger	49	8 marca
książę Egmont zur Lippe-Weissenfeld	51	12 marca
Emil Bitsch	108	15 marca
Heinrich Wohlers	29	15 marca
Johann-Hermann Meier	77	15 marca
Stefan Litjens	28	23 marca

Wold-Dietrich Wilcke	162	23 marca
Detler Rohwer	38	29 marca
Hans Remmer	26	2 kwietnia
Karl Willius	50	8 kwietnia
Josef Zwernemann	126	8 kwietnia
Otto Wessling	83	19 kwietnia
Franz Schwaiger	67	24 kwietnia
Emil Omert	70	24 kwietnia
Kurt Ubben	110	27 kwietnia
Leopold Moenster	95	8 maja
Walter Oesau	123	11 maja
Gerhard Sommer	20	12 maja
Ernst Boerngen	45	19 maja
Hans-Heinrich Koenig	24	24 maja
Reinhold Hoffman	66	24 maja
Horst Carganico	60	27 maja
Friedrich-Karl Mueller	140	29 maja
Karl-Wolfgang Redlich	43	29 maja

Źródło: Stephen L. McFarland, Wesley Phillips Newton, To Command the Sky: The Battle for Air Superiority Over Germany, 1942–1944*, na podstawie Ernsta Obermaiera.*

Straty wśród asów pilotów myśliwców Luftwaffe od marca do maja 1944 roku
Piloci Luftwaffe, którzy odnotowali dużą liczbę zestrzeleń na froncie wschodnim, nie sprostali aliantom podczas ofensywy lotniczej w Europie Zachodniej na początku 1944 roku. Bez nich nowo wyprodukowane niemieckie samoloty były bezwartościowe.

Przez cały okres od lutego do września 1944 roku alianccy dowódcy spierali się między sobą i między obozami narodowymi. Marszałek Harris nie pochwalał żadnej strategii selektywnej wymierzonej w produkcję ropy

naftowej, transport i sieci elektryczne wroga (będącej przeciwieństwem jego dziwacznego panaceum w postaci bombardowania miast), ale jego stanowisko zostało zlekceważone. Generał Spaatz sprzeciwiał się działaniu pod kierunkiem armii i optował za kontynuowaniem ataków na niemiecki przemysł naftowy. Dowódca naczelny lotnictwa sir Arthur Tedder i jego doradca Solly Zuckerman poparli niedawno mianowanego brytyjskiego marszałka lotnictwa Trafforda Leigha-Mallory'ego i razem forsowali plan transportowy – niszczenia wszystkich linii kolejowych i dróg biegnących do zachodniej Francji, choć Churchill obawiał się, że spowoduje to śmierć wielu francuskich cywilów (i miał rację). Natomiast generał Eisenhower domagał się, aby i RAF, i USAAF przede wszystkim uniemożliwiały niemieckiej armii wzmacnianie czołowych dywizji w Normandii poprzez zniszczenie wszystkich stacji rozrządowych, mostów na Sekwanie, linii kolejowych i wszystkich innych dróg kolejowych (choć był gotów wysłać bombowce gdzie indziej, gdy będzie miał pewność, że linie drogowe i kolejowe wroga zostały przecięte).

Decyzja generała Eisenhowera o przecięciu dróg, którymi Wehrmacht mógł otrzymywać uzupełnienia, była jedną z najważniejszych decyzji politycznych w ciągu całej wojny. Aby uniknąć udzielania jakichkolwiek wskazówek, w której części Normandii nastąpi lądowanie, siły lotnicze obu krajów zbombardowały ten region wszerz i wzdłuż, niszcząc francuską sieć transportu. 6 czerwca 1944 roku francuski ruch kolejowy zachował zaledwie 30% stanu ze stycznia, a na początku lipca – już tylko 10%. Wehrmacht nie mógł dowieźć posiłków do zachodniej Francji ani wycofać swoich wysuniętych jednostek[73].

W tych zaciekłych debatach – w których generałowi Eisenhowerowi zdarzało się nawet grozić Połączonemu

Szefostwu Sztabów, że *zrezygnuje*, jeśli marszałkowie lotnictwa nie podporządkują się jego dyrektywom – uderza to, że nieliczni z protagonistów, z wyjątkiem zrównoważonego marszałka lotnictwa Teddera, byli skłonni się wycofać i zrozumieć, że właściwie omawiają i wybierają cele. Nie martwili się tym, czy wygrywają wojnę w powietrzu – byli górą. Wówczas główną kwestią było znalezienie najszybszego sposobu, w dziedzinie lotnictwa, pokonania Trzeciej Rzeszy. Nie było już tego problemu, jak przeprowadzić bombowce, ale jakie cele mają zbombardować. Być może nie powinno dziwić, że dowódcy grup i sił lotniczych, którzy każdego miesiąca tracili dziesiątki załóg, potrzebowali trochę czasu, aby zrozumieć tę fundamentalną strategiczną zmianę, lecz Połączone Szefostwo Sztabów powinno było zdawać sobie z tego sprawę. Walka o panowanie w powietrzu nad Rzeszą i Europą została już w zasadzie wygrana, nawet jeśli w ostatnim roku wojny Niemcy walczyli jeszcze ze zdumiewająca wytrwałością.

Relacja świadka wyjaśni to lepiej niż jakiekolwiek statystyki. Wczesnym rankiem 6 czerwca 1944 roku kapitan lotnictwa Owen z 97. Dywizjonu opisał w swoim dzienniku nalot późną nocą na niedużą baterię dział na wybrzeżu Normandii. Jego dywizjon dostał nietypowy rozkaz zakazujący schodzenia poniżej 2 tys. metrów, używania nadajników do identyfikacji przyjaciół i wrogów oraz zrzucania żadnych bomb nad kanałem La Manche. Co to wszystko znaczyło? Jego lancaster, jak należało, zrzucił bomby o piątej rano i zawrócił do bazy. Potem on i jego załoga ze zdziwieniem spojrzeli w dół i zostali świadkami odbywającego się pod nimi lądowania w dniu D. Mieli „rozległy widok na Amerykanów wypadających na plażę”[74]. Brytyjskie załogi samolotów wracające do bazy

w Lincolnshire szokowała sama liczba amerykańskich bombowców B-17 i B-24 lecących nad kontynent. Alianci w końcu lądowali we Francji, a ich oddziały osłaniała z góry potężna flota powietrzna, niezagrożona atakami Luftwaffe. Eisenhower powiedział swoim żołnierzom: „Jeśli zobaczycie samoloty nad głowami, to będą nasze” – cóż za różnica w porównaniu z Dunkierką, a nawet z Dieppe. Na morzu byli też chronieni przed atakami U-Bootów. Wszystkie siły – morskie, powietrzne i lądowe – występowały razem.

Tego dnia amerykańskie, brytyjskie, kanadyjskie i inne alianckie wojska lotnicze wysłały w powietrze aż 11 590 samolotów. Do tego czasu w historii świata ani później nie zdarzyło nic podobnego. Ogółem 3,7 tys. myśliwców, w tym pilotowane przez Polaków spitfire’y, osłaniały plaże desantowe i patrolowały całą drogę na północ aż do połowy Morza Północnego i na zachód aż do zachodniego podejścia. Nie było szans, aby bardzo osłabiona Luftwaffe zrobiła cokolwiek. Mogła jedynie tracić kolejne maszyny i pilotów za każdym razem, gdy wznosili się w powietrze. Niemieckie lotnictwo miało wkrótce dostać wiele dodatkowych maszyn, co jednak było bez znaczenia, gdyż Niemcy stale tracili bazy, paliwo i załogi. (Nowi piloci byli tak słabo przygotowani, że wysyłanie ich do walki określano jako *Kindermord*, czyli dzieciobójstwo. Niemcy stracili aż 13 tys. pilotów i członków załogi jedynie od czerwca do października 1944 roku). Alianci, głównie w mustangach, zestrzeliwali ich dowódców kluczy w krytycznym okresie wojny powietrznej i po takim ciosie ich lotnictwo nie potrafiło się podnieść. O zdobyciu przez aliantów panowania w powietrzu nad Europą Zachodnią zaledwie dwa do trzech miesięcy przed dniem D można powiedzieć, tak jak książę Wellington o bitwie pod Waterloo, że było „cholernie zacięte”. Ale w przypadku wielkich bitew często

tak bywa. Porażka Luftwaffe w okresie od lutego do maja 1944 roku nastąpiła po zaciętej walce, ale również po jednej z najbardziej decydujących kampanii w historii.

Po Normandii

Dokładne analizy alianckiej strategii wykraczają poza ramy tej książki. Warto jednak wspomnieć o kilku jej aspektach. Przede wszystkim, wznowienie przez marszałka Harrisa „strategicznych" ataków na niemieckie miasta po czerwcu 1944 roku niewiele zmniejszyło produkcję samolotów Trzeciej Rzeszy – *de facto* wydajność niemieckich zakładów lotniczych wzrosła i osiągnęła maksymalną wartość (w tamtym roku wyprodukowano 39,8 tys. samolotów). Ogromne możliwości niemieckiego przemysłu rozproszonego po licznych podbitych krajach były zbyt duże, aby aliantom udało się je znacznie obniżyć, prowadząc ogólne, nienakierowane na wybrane cele kampanie bombardowań nawet wówczas, gdy myśliwce Luftwaffe stawiały znacznie mniejszy opór. Jeszcze w styczniu 1945 roku generał Arnold wyrażał zdziwienie, jak prężna okazała się niemiecka gospodarka wojenna. Wiosną 1945 roku imperium Hitlera dzień i noc było niszczone przez tysiące lancasterów, liberatorów i latających fortec. Cztery piąte masy wszystkich brytyjskich i amerykańskich bomb (z kolosalnej ilości 1,4 miliona ton) zostało zrzuconych w ostatnim roku wojny. Jednak RAF i AAF były w stanie wyrządzić takie szkody tylko dlatego, że wcześniej zdarzyły się inne, ważniejsze rzeczy.

Ponadto strategiczna ofensywa powietrzna nie złamała morale Niemców, a przynajmniej nie w takim stopniu, aby żołnierze przestali walczyć albo zmaltretowani obywatele obrócili się przeciw reżimowi. Istnieje wiele dowodów, że

mieszkańcy Darmstadt, Hamburga, Drezna i innych miast nie byli w stanie uwierzyć w ogrom zniszczeń wokół siebie oraz wyczekiwali ulgi i końca tego wszystkiego. Nie ma jednak żadnych dowodów, że ta desperacja doprowadziłaby do zakończenia wojny w taki sposób, jak doprowadziło spotkanie amerykańskich i radzieckich żołnierzy nad Łabą. Dalsze bombardowania („dywanowe", „powszechne", „masowe" czy „ogólne") splamiły reputację Zachodu i były odpłatą za to, co Luftwaffe zrobiła w Warszawie, Rotterdamie i Coventry.

I wreszcie, alianckie siły powietrzne przeprowadziły kilka sensownych bombardowań po lądowaniu w Normandii, zwłaszcza chodzi o ataki na rafinerie ropy naftowej, wąskie gardła sieci transportu i sieci elektryczne. W tym przypadku znów trzeba wziąć pod uwagę dokonywanie *wyborów*. Nie ma sensu wdawać się w skomplikowaną dysputę, czy te ogromne floty bombowców powinny były wtedy zrzucać mniej lub więcej materiałów wybuchowych na stacje rozrządowe bądź rafinerie ropy naftowej, czy skoncentrować się na niemieckich miastach.

W rzeczywistości te kampanie łącznie doprowadziły do rzucenia wroga na kolana i osiągnęły to dzięki urządzeniom naprowadzającym, Pathfinderom i celności bombardowań, których nie miały w poprzednich latach wojny. Jeśli niemieckie kopalnie wciąż wydobywały ogromne ilości węgla, ale linie kolejowe były zniszczone, to zwiększenie wydobycia nie mogło nic zmienić. Jeśli w stoczniach Kilonii i Bremy montowano wspaniałe, nowe U-Booty, ale nie dało się dowieźć silników Diesla z Zagłębia Ruhry, to te okręty były bezużyteczne. Bitwa o Ardeny zimą 1944 roku pokazała, że niemieckim czołgom skończyło się paliwo. Jeśli Speer i jego zdolni dyrektorzy przenieśli produkcję myśliwców do fabryk ukrytych w zboczach gór, ale te

samoloty nie miały paliwa, to ich produkcja nic nie znaczyła – a raczej znaczyło to, że alianckie bombowce napotykały w powietrzu coraz mniej niemieckich samolotów. Nawet jeśli dziełem niemieckich geniuszy był pierwszy na świecie użyty bojowo myśliwiec odrzutowy – Messerschmitt Me 262 (pod koniec 1944 roku piloci mustangów donosili o niezwykłym nieśmigłowym samolocie przelatującym obok nich z nieporównywalną prędkością), a także inne hitlerowskie „cudowne bronie", jak chrapy okrętu podwodnego, U-Booty typu XXI, znane jako *Elektroboote*, czy rakiety V-2, nie mogło to już wpłynąć na wynik wojny, ponieważ Niemcom zabrakło czasu[75]. Najgroźniejsza ze wszystkich cudownych broni, bomba atomowa, była oczywiście nieznana europejskim dowódcom, którzy musieli walczyć za pomocą tego, co mieli pod ręką. Ale takie narzędzia wystarczyły, aby alianci odnieśli zwycięstwo.

Ta bohaterska walka musiała zostać, i została, wygrana w 1943 i 1944 roku. Praktycznie było niemożliwe, aby Niemcy zmieniły jej wynik w okresie dwunastu miesięcy, które nastąpiły po czerwcu 1944 roku. Kurcząca się niemiecka produkcja paliwa lotniczego po utracie panowania w powietrzu wyjaśnia wszystko. W marcu 1944 roku całkowita produkcja tego paliwa osiągnęła maksymalny poziom (185 tys. ton), ale po atakach pod koniec maja szybko spadła do 56 tys. ton w czerwcu, 17 tys. ton we wrześniu i zaledwie tysiąca ton w lutym 1945 roku[76]. Gdy brytyjscy spadochroniarze wylądowali w Arnhem (osobna smutna historia), niektóre eskadry Luftwaffe nie mogły wystartować, aby przyłączyć się do walki. Niemcom skończył się gaz, co potwierdziły odszyfrowane za pomocą Ultry wiadomości ich zrozpaczonego naczelnego dowództwa. Generał Spaatz i jego stratedzy tym razem w końcu się nie pomylili.

W każdym razie na początku 1945 roku alianckim generałom przestało już tak bardzo zależeć na bombardowaniach strategicznych. Ich armie lądowe miały otoczyć Trzecią Rzeszę, jej fabryki, lokomotywownie, wyrzutnie pocisków i schrony U-Bootów. Ten rodzaj panowania w powietrzu, którego wówczas chcieli generałowie, aby móc dotrzeć do bunkra Hitlera w Berlinie, miał charakter taktyczny, nie strategiczny. Obracanie kolejnych niemieckich miast w gruzy i niszczenie wszystkich mostów tak naprawdę spowalniałoby natarcie alianckich wojsk pancernych.

W strategicznej ofensywie powietrznej przeciw Trzeciej Rzeszy nastąpiły dwa przełomowe wydarzenia, a przynajmniej tak twierdził Max Hastings. Pierwszym z nich było wprowadzenie przez Amerykanów myśliwców dalekiego zasięgu, co poskutkowało osłabieniem Luftwaffe, a drugim – kampania pod koniec wojny mająca na celu zniszczenie instalacji do produkcji paliwa oraz infrastruktury do jego dystrybucji[77]. To prawda, ale jest to tylko częściowe wyjaśnienie, podobnie jak twierdzenie, że decydującą rolę w wojnie radarowej odegrało Rad Lab w Massachusetts Institute of Technology bez wspominania o wynalezionym w Birmingham magnetronie wnękowym. Jak chciałem powyżej wykazać, najlepsze i odnoszące największe sukcesy myśliwce dalekiego zasięgu nie zostałyby wyprodukowane bez firmy Rolls-Royce, silnika Merlin, płatowca P-51, odrzucanego zbiornika paliwa i niewielkiej grupy zaangażowanych najpierw Brytyjczyków, a później Amerykanów, którzy pomogli w dalszych pracach nad tym projektem. Nieliczące się z faktami wypowiedzi, takie jak pytanie „Ile jeszcze potrwałaby wojna bez mustangów dalekiego

zasięgu?”, nigdy w zasadzie się nie przydają. Natomiast z pewnością niepodważalne jest stwierdzenie, że tylko zniszczenie floty myśliwców broniącej Trzeciej Rzeszy na początku 1944 roku pozwoliło zrealizować wytyczną z ustaleń poczynionych w Casablance – wkrótce potem wysłać armię inwazyjną do zachodniej Europy.

Przez wiele lat po zakończeniu II wojny światowej spierano się, jakie znaczenie miała aliancka lotnicza kampania strategiczna. Jak dało się przewidzieć, marszałek Harris i jego poplecznicy z Bomber Command bardzo szybko zgłosili tezę, że ofensywa powietrzna stanowiła klucz do pokonania Trzeciej Rzeszy[78]. Z perspektywy czasu widzimy, że tak nie było. Za drugą skrajność należy uznać tendencję do opisywania tej kampanii jako nierozsądnego i nadmiernego wykorzystywania brakujących środków (zwłaszcza brytyjskich). To stanowisko wzmacniają niedawno opublikowane książki i filmy o horrorze nalotów dywanowych. Bombardowania strategiczne, z tego punktu widzenia, były złe *i* stanowiły niepotrzebne marnotrawstwo.

W tej ostatniej krytyce pomieszano dwie odrębne kwestie. Wszelkie bombardowania celów niewojskowych mające za zadanie sterroryzować dotknięte nimi społeczeństwo – celowo „osłabić morale wroga”, a nie powstrzymać ludzi przed powrotem do stoczni czy fabryk produkujących łożyska kulkowe – są rzeczywiście moralnie naganne jako sposób prowadzenia wojny. Niezależnie od tego, czy naloty dywanowe miały miejsce w Chinach, Japonii, nad Warszawą, Londynem bądź Dreznem, były sprzeczne z powszechnie przyjętą zasadą współmierności i wyboru. Naruszały doktrynę „sprawiedliwej wojny”. Jednak zgodnie z tą samą doktryną, jeśli bomba przeznaczona dla stoczni w Tyneside lub Bremie nie trafiła w cel i uderzyła

w sąsiednie domy mieszkalne, nie powodowało to plamy na honorze. Prawdziwy problem, o czym czytelnik mógł się przekonać powyżej, polegał na tym, że *na ogół* bombardowania strategiczne zarówno dywizjonów brytyjskich, jak i amerykańskich były niecelne z powodu fatalnej pogody, wysokości, prędkości wiatru i kiepskich urządzeń nawigacyjnych. Te przeszkody, wraz z nasilającymi się kontratakami wroga (działa przeciwlotnicze, myśliwce), spowodowały, że alianccy stratedzy przeszli do bardziej ogólnych bombardowań, a samoloty sojuszników pozbywały się bomb, gdy znalazły się w sytuacji podbramkowej. Jednak te ostatnie reakcje nie zasługują na nazywanie ich masowymi bombardowaniami. Punktem zwrotnym w podejściu do kwestii moralności było wprowadzenie bombardowań „całych niemieckich miast", które RAF rozpoczął po raporcie Butta (a USAAF w Japonii w 1945 roku po amerykańskim odpowiedniku tego raportu).

Bilans militarnych i strategicznych skutków kampanii alianckich bombardowań prowadzi do ważnych wniosków, umiejętnie przedstawionych w lepszych pracach[79]. Kampania alianckich bombardowań była wyjątkowo skuteczna, zarówno gdy chodzi o wyrządzenie bezpośrednich szkód w Trzeciej Rzeszy (a także we Włoszech i Japonii), jak i ze względu na jej liczne skutki pośrednie, czyli zmuszenie Niemców do oddania kontroli powietrznej nad frontem wschodnim, skierowania znacznej liczby dział i artylerzystów do obrony przeciwlotniczej, zatrudnienia milionów robotników przy odbudowywaniu uszkodzonych tras komunikacyjnych i przenoszeniu zniszczonych fabryk oraz zmniejszeniu tempa budowy U-Bootów i szkolenia ich załóg. Na swoje konto marszałek Harris mógł też zapisać kampanię stawiania min na wodach Bałtyku przez zrzucanie ich z samolotów. Bomber

Command zwiedzione przekonaniem, że jest „niezależną” służbą, przed walką przeszarżowało z oceną tego, co może osiągnąć własnymi siłami, a po walce – z oceną tego, co osiągnęło. Jego dywizjony najlepiej się sprawdziły, działając *w połączeniu* z siłami prowadzącymi kampanie lądowe i morskie – pomagając zdobyć panowanie w powietrzu nad plażami w dniu D, zmuszając Niemców do wycofania Luftwaffe z frontu wschodniego, paraliżując wszelkie próby niemieckich kontrataków w Normandii, wpływając na obniżenie tempa montażu najnowszych U-Bootów oraz uszczuplając dostawy paliwa do Trzeciej Rzeszy. To pokaźna lista zasług.

Trudno ocenić, czy wywiad odegrał w tym istotną rolę, z wyjątkiem tego, że wiedza Niemców o alianckiej obronie powietrznej – czy atakach lotniczych – była mizerna. Tajni agenci nie mieli żadnej wartości dla marszałka Harrisa, gdy prowadził naloty dywanowe na niemieckie miasta. Odszyfrowywanie niemieckich wiadomości przydawało się tylko wtedy, gdy dzięki nim można było poinformować ministra lotnictwa, że ta czy tamta Luftflotte została przeniesiona z Kalabrii na front rosyjski. Jednak najcenniejszym źródłem danych był rekonesans lotniczy, w pełni zgodny ze stanem faktycznym, fachowy i obiektywny. Informacje z Bletchley Park, ze względu na swój epizodyczny charakter, nie mogły w żaden sposób oddać tego, jak bardzo przywódców Trzeciej Rzeszy zaszokowało zbombardowanie Hamburga – albo wykrycie tajnych prac nad konstrukcją myśliwców odrzutowych dla Luftwaffe.

Na korzyść aliantów działały błędy popełnione przez stronę niemiecką, zwłaszcza przez marszałka Göringa i samego Führera. Hitler nie wyciągnął wniosków z lekcji, jaką była bitwa o Anglię, z której można było odczytać,

jakie jest znaczenie starannie zaplanowanej obrony. Niemcy nie nadali priorytetu produkcji samolotów w ogólności w latach 1940–1943 i bardzo małą wagę przykładali do produkcji myśliwców. Hitler nie znosił argumentowania, że Niemcom potrzebna jest większa ilość środków obronnych, i ciągle domagał się wznowienia bombardowań Anglii najpóźniej w latach 1943–1944. W ciągu ostatnich kilku miesięcy wojny nalegał, aby używać Me 262 jako *bombowca* odrzutowego z około 115- lub 230-kilogramowym ładunkiem bomb. Takie obciążenie powodowało, że samolot był kompletnie niestabilny i stawał się łatwym celem spitfire'ów i mustangów. Erhardowi Milchowi i Speerowi udało się, co prawda, zwiększyć stan liczebny myśliwców, ale doprowadzili do tego wbrew Hitlerowi. Rakieta V-2 robiła imponujące wrażenie, ale ta cudowna broń pochłaniała ogromne ilości będących na wyczerpaniu zasobów. Niektórzy oceniają, że ten wysiłek był porównywalny z kosztami amerykańskiego projektu Manhattan (ale Stany Zjednoczone mogły sobie pozwolić na tę superbroń, a Trzecia Rzesza – nie), inni sądzą, że zaangażowana siła robocza i zużyte materiały wystarczyłyby do zbudowania około 24 tys. zwykłych myśliwców[80]. Tak czy inaczej, było już za późno, podobnie jak w przypadku myśliwca odrzutowego. Użycie w walce tak niewielu rakiet, gdy alianckie armie nacierały z coraz większym impetem w kierunku Renu i Wisły, nie miało już znaczenia. Tego typu rodzaje broni były potrzebne w krytycznym roku 1943, a najpóźniej w pierwszych miesiącach 1944 roku, gdyż to właśnie wtedy Niemcy przegrały wojnę.

Spojrzenie na Wschód

Pierwsza połowa czerwca 1944 roku była też punktem zwrotnym w kampanii bombardowań strategicznych na Pacyfiku, co zostało szerzej omówione w rozdziale 5. Pierwsza fala amerykańskich komandosów wylądowała 15 czerwca na wyspie Saipan na Marianach. Amerykanie wdarli się za linię wyznaczającą strefę japońską. Zajęcie Marianów miało decydujące znaczenie, ponieważ z baz lotniczych, pośpiesznie zbudowanych na tych wyspach, USAAF mógł bezpośrednio atakować Japonię. Pod koniec listopada 1944 roku, czyli dwa lata po inwazji na Afrykę Północną i ustaleniach w Casablance podjętych na skutek tych wydarzeń, Stany Zjednoczone stały się potęgą powietrzną i dzięki nowym ciężkim Superfortecom B-29 wysokiego pułapu mogły w końcu zaatakować Japonię w taki sposób, w jaki w Europie dywizjony ciężkich amerykańskich samolotów, wraz z RAF Bomber Command, bombardowały Trzecią Rzeszę w poprzednich miesiącach.

Historia ofensywy bombardowań strategicznych przeciw Japonii wykracza poza tematykę tej książki[81]. Ofensywa ta miała oczywiście typowy Trenchardiański charakter, to znaczy niszczycielskie ataki powietrzne na ośrodki przemysłowe wroga, jego miasta, systemy transportowe i społeczeństwo. Jednak, ze względu na nierównowagę sił, nie było dramatycznych przypływów i odpływów, jak w przedłużającej się desperackiej walce z Luftwaffe. Trzecia Rzesza pod każdym względem była trudniejszym przeciwnikiem, szczególnie w walce o panowanie w powietrzu. Gdy bombowce B-29 rozpoczęły ataki, zarówno japońska marynarka wojenna, jak i japońskie wojska lotnicze – zwłaszcza, co jeszcze raz podkreślę, ich piloci – zostały poważnie przetrzebione. Dlatego, gdy do służby w eskorcie na Dalekim Wschodzie wysłano mustangi dalekiego zasięgu, nie musiały one stoczyć zbyt wielu

pojedynków powietrznych. Zresztą bombowce B-29 mogły latać tak wysoko, że japońskie samoloty nie potrafiły ich dosięgnąć. Wiosną 1945 roku dowodzący siłami lotniczymi na Wschodzie bitny generał Curtis LeMay kazał pozbawić wiele tych maszyn wieżyczek artyleryjskich, bombardować cele nocą (aby jeszcze bardziej zdezorientować japońską obronę) i z wysokości zaledwie 2,5 tys. metrów zrzucać duże ilości małych bomb zapalających na zabudowania o konstrukcji drewnianej. Skutki wywołanych w ten sposób burzy ogniowych w Tokio i w innych miastach były przerażające, a straty w ludziach – niewyobrażalne dla mających doświadczenie wojenne Brytyjczyków i Amerykanów, a przynajmniej niewyobrażalne w wojnie przeciw cywilom w odróżnieniu od wojny w okopach. Cała bitwa o Anglię pochłonęła życie 43 tys. osób, a rannych było około miliona[82]. Nie poprzestano jednak na unicestwieniu 150 tys. mieszkańców Tokio, którzy zginęli w burzach ogniowych. Gdy tylko uzupełniono zapasy bomb zapalających, które skończyły się pod koniec marca, bombowce B-29 zabrały się za niszczenie wielu innych japońskich miast, miasteczek i portów. Następnie zrzucono dwie bomby atomowe, które zabiły co najmniej 200 tys. osób. Teoria i praktyka strategicznej wojny powietrznej osiągnęły swoje apogeum. I rozpoczęła się nowa, groźna epoka zrzucania bomb na cywilów.

* * *

W okresie powojennym pojawiły się mieszane oceny wymienionych wcześniej postaci. Czarujący, prezentujący luz i swobodę oraz bardzo wpływowy Tommy Hitchcock, uradowany tym, że mustangi dotarły do Anglii, zginął

w 1944 roku tuż przed dniem D, gdy testowany przez niego samolot z niewyjaśnionych przyczyn uderzył w ziemię. Jimmy Doolittle, choć „odszedł w stan spoczynku”, prowadził intensywne życie, łącząc karierę w biznesie ze służbą rządową, za którą zasłużenie został doceniony. W 1985 roku prezydent Ronald Reagan przypiął mu czwartą gwiazdkę na epoletach, mianując go w końcu generałem. Robert A. Lovett po wojnie zrobił jeszcze błyskotliwszą karierę jako podsekretarz stanu George’a Marshalla w latach 1946–1949, a później jako sekretarz obrony przez większość wojny koreańskiej (od 1951 do 1953 roku). Don Blakeslee pozostał w siłach lotniczych i służył w Korei i Wietnamie, a na emeryturze osiadł na Florydzie. Elmer Bendiner, jak wielu innych „przeciętnych” lotników, przeszedł do cywila. Trzydzieści pięć lat później napisał relację z nalotów na Schweinfurt.

Sir Wilfrid Freeman odszedł na emeryturę w stopniu marszałka lotnictwa i zajął wyższe stanowisko kierownicze w brytyjskiej firmie Courtaulds. Zmarł w 1953 roku, według relacji z „przepracowania”, co wydaje się prawdopodobne. Mógł czuć głęboką satysfakcję, że wszystkie samoloty, które zaaprobował, chronił i od końca lat 30. XX wieku wprowadzał do służby, tak dobrze się spisały. Marszałek Arthur „Bomber” Harris był mniej zadowolony z życia. Już w ostatnich miesiącach wojny brytyjski rząd był zaniepokojony narastającą krytyką polityki Bomber Command polegającej na prowadzeniu bombardowań siejących „szok i przerażenie”. Marszałek Harris był jedynym brytyjskim głównodowodzącym, który pod koniec wojny nie dostał tytułu szlacheckiego i prawa zasiadania w Izbie Lordów. Rozczarowany odszedł w 1948 roku, aby zająć się działalnością biznesową w Afryce Południowej. Później wrócił do spokojnego życia i osiadł w dolinie Tamizy,

gdzie mieszkał do śmierci w 1984 roku. Osiem lat później królowa matka odsłoniła jego pomnik przy kościele RAF-u, St Clement Danes, ale nawet to wywołało protesty i przez jakiś czas monumentu musiała pilnować straż. Niestety, te moralne i polityczne niepokoje wpłynęły niekorzystnie na reputację Bomber Command – jedynej służby, która nie została odznaczona medalem za kampanię. Należy uznać to za wielki powód do wstydu, gdyż sędziowie pomylili złą politykę wyznaczania celów z dzielnymi lotnikami, którzy ją realizowali, a dziesiątki tysięcy z nich oddały swe życie na służbie.

Wiele lat po wojnie Ronnie Harker odszedł na emeryturę i w Nowej Zelandii oddał się swoim dwóm największym pasjom – wędkarstwu muchowemu i lataniu mustangami wysoko w przestworzach, które uwielbiał. Dużą liczbę samolotów P-51 zakupiły australijskie i nowozelandzkie siły powietrzne. Maszyny te wspaniale spisywały się podczas wojny koreańskiej, a potem zostały odesłane na długą emeryturę na antypodach. Wiele z nich wciąż jeszcze istniało, gdy druga połowa XX wieku dobiegała końca, a jedna z nich była zawsze do dyspozycji Harkera. W 1997 roku po raz ostatni wzbił się w powietrze mustangiem – w pożegnalny, solowy lot. Można wątpić, czy dociskał go tak bardzo jak P-51 z silnikiem Allison w tamten czysty poranek 30 kwietnia 1942 roku. Nie ma to jednak znaczenia – znowu siedział w samolocie, który dzięki niemu przeistoczył się z brzydkiego kaczątka w najwspanialszy myśliwiec dalekiego zasięgu II wojny światowej. On i inni tu wspomniani stworzyli nie tyle broń wygrywającą wojny, co system, który pozwolił zwyciężyć w tym konflikcie. Można się zastanawiać, czy Harker, dopiero osiemdziesięcioośmioletni, rozmyślał o tym wszystkim, gdy

oddawał maskę tlenową po raz ostatni. Dwa lata później sam przeniósł się do nieba[83].

Historyk polityki wielkich mocarstw i wpływu przemian gospodarczych na rozwój ludzkości nie może się jednak ograniczyć do rozważań o roli przypadku i talentu do dokonywania odkryć w historii uratowania mustanga przed oddaniem na złom. Co by się stało, gdyby w kwietniu 1942 roku Ronnie Harker nie został poproszony o przetestowanie P-51 przez ośrodek badawczy Duxford? Co by było, gdyby inny pilot oblatywacz nie był tak przenikliwy albo nic nie wiedział o nowym silniku Merlin 61? Co by się wydarzyło, gdyby dyrektor firmy Rolls-Royce nie utrzymywał tak bliskich stosunków z sir Wilfridem Freemanem? Co by było, gdyby w 1943 roku Lovett nie złożył pamiętnej wizyty w bazach lotniczych w Wielkiej Brytanii?

Tyle zbiegów okoliczności i hipotez. Być może pojawiłyby się inne rozwiązania pozwalające przełamać impas w alianckich bombardowaniach strategicznych z końca 1943 roku. Jednak trudno sobie wyobrazić, by bez opisanych powyżej przełomowych wydarzeń przeprowadzono operację Overlord w czerwcu 1944 roku oraz by Trzecia Rzesza upadła niecały rok później. Talent do dokonywania odkryć jednak ma znaczenie.

Przypisy

[1] *Zamek w Locksley*, tłum. Jan Kasprowicz, w: *Alfred Tennyson, Poezje wybrane*, wybrał, przełożył i wstępem opatrzył Zygmunt Kubiak, Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy, 1970.

[2] Bendiner, E.. *The Fall of Fortresses*; cytaty ze s. 219–221.

[3] *Ibid*., s. 225 i 236.

[4] Literatura na ten temat jest obszerna. B. H. Liddell Hart w rozdziale 23 *History of the Second World War* i R. Overy w rozdziale 4 *Why the Allies Won* przedstawiają zwięzłe, przekrojowe opisy. Za najlepszą chyba pozycję jednotomową, bardzo krytyczną, ale także wnikliwą, uważam *Bomber Command* M. Hastingsa. Czterotomowa oficjalna brytyjska historia C. Webstera i N. Franklanda *The Strategic Air Offensive Against Germany 1939–1945* stanowi wzór w swoim rodzaju.

[5] Longmate, N., *The Bombers*, s. 298.

[6] Murray, W. i Millett, A. R., *A War to Be Won*, s. 317; ogólniej Terraine, J., *The Right of the Line*, analizująca rolę RAF-u w wojnie europejskiej od początku do końca.

[7] Overy, R. J., *Why the Allies Won*, s. 147; Hastings, M., *Bomber Command*, s. 318; Longmate, N., *The Bombers*.

[8] Clarke, I. F., *Voices Prophesying War 1763–1984*.

[9] Patrz: Gollin, A., *No Longer an Island*, zwłaszcza końcowe rozdziały. Argumentacja Amery'ego z 1904 roku patrz: Kennedy, P. M., *Strategy and Diplomacy 1870–1945*, s. 47.

[10] Patrz klasyczna analiza porównawcza Overy'ego *Wojna powietrzna 1935 [!]–1945*. Wspaniałe fotografie umieścił R. D. S. Higham w *Air Power: A Concise History*.

[11] Szeregowe domy obok Swan Hunter, dużej stoczni budującej okręty wojenne w Wallsend, gdzie dorastałem, znajdowały się tak blisko stoczni, że na najbliższe z nich rzucały cień ogromne, montowane tam okręty wojenne, takie jak HMS „Nelson" i HMS „Anson". Jak zatem te domy mogły uniknąć trafienia podczas nalotu na stocznię?

[12] Dla przykładu można porównać niezwykle krytyczne stanowiska Longmate'a w *The Bombers* i Bendinera w *The Fall of Fortresses* z opinią Sawarda, zagorzałego obrońcy polityki RAF Bomber Command, w *Victory Denied*.

Saward jest też twórcą autoryzowanej biografii „Bombera” Harrisa, którego własna relacja, *Ofensywa bombowa*, została opublikowana tuż po wojnie i doskonale oddaje jego zdecydowaną opinię.

[13] Longmate, N., *The Bombers*, s. 21–22; wyróżnienie moje. Rozdział 1 *Bomber Command* M. Hastingsa zawiera świetną, krótką ocenę RAF-u w latach 1917–1940. Nieoceniony jest też tom I *The Strategic Air Offensive Against Germany 1939–1945* C. Webstera i N. Franklanda.

[14] Z franc. Armia Powietrzna (przyp. tłum.).

[15] Teorie działań wojennych w powietrzu przedstawia E. M. Earle w *Makers of Modern Strategy* w rozdziale 20. Informacje o Trenchardzie zamieścił M. Hastings w *Bomber Command*, w rozdziale 1. Większość moich rozważań w tym fragmencie książki oparta jest na *Rhetoric and Reality* profesor Tami Biddle.

[16] Niezwykłe oświadczenie Trencharda i równie niezwykłe odpowiedzi szefa Imperialnego Sztabu Generalnego i pierwszego lorda morskiego obszernie przytacza N. Longmate w *The Bombers* na s. 43–47.

[17] Bialer, U., *The Shadow of the Bomber*. Baldwina cytuje M. Hastings w *Bomber Command* na s. 50.

[18] Blitzkrieg (niem. wojna błyskawiczna) to taktyka niespodziewanego, szybkiego i zmasowanego natarcia z lądu, powietrza i morza, mająca zapewnić błyskawiczne zwycięstwo (przyp. tłum.).

[19] Szerszy obraz przedstawia B. Collier w *The Defence of the United Kingdom*, a także R. J. Overy w *Wojnie powietrznej 1935 [!]–1945* w rozdziale 2.

[20] Murray, W., *Luftwaffe*, s. 43–61.

[21] Collier, B., *The Defence of the United Kingdom*; Jones, T. C. G., *The Battle of Britain*.

[22] Wohl, R., *A Passion for Wings: Aviation and the Western Imagination 1908–1918*.
[23] Liddell Hart, B. H., *History of the Second World War*, s. 91.
[24] R. Watson-Watt był potomkiem jeszcze sławniejszego szkockiego inżyniera wynalazcy, Jamesa Watta, który zbudował pierwszą na świecie mającą praktyczne zastosowanie maszynę parową.
[25] Najlepszy zwięzły opis można znaleźć w rozdziałach 2 i 3 wspaniałej książki G. Hartcupa *The Effect of Science on the Second World War*.
[26] *Blitz* (z niem. błyskawica) to seria nalotów niemieckich na Wielką Brytanię stanowiąca element bitwy o Anglię (przyp. tłum.).
[27] Cytowany przez B. Schwarza w artykule *Black Saturday* w „Atlantic" z IV 2008 roku na s. 85. Artykuł ten jest recenzją książki Petera Stansky'ego *The First Day of the Blitz* (New Haven, CT: Yale University Press, 2007).
[28] Dwa polskie dywizjony, 302 i 303, wzięły udział w bitwie o Anglię z zaskakującym rezultatem. 303. Dywizjon Myśliwski „Warszawski" zadał nieprzyjacielowi największe straty spośród *wszystkich* walczących dywizjonów RAF-u, zestrzeliwując od 10 lipca do końca października nie mniej niż 110 niemieckich samolotów – niewielka, ale satysfakcjonująca zemsta za potworne zniszczenia Warszawy. Do końca wojny w strukturach RAF-u było 15 polskich dywizjonów liczących 19,4 tys. osób.
[29] Murray, W., *Luftwaffe*, s. 60, tabela XI. Porównywalny poziom produkcji samolotów przedstawia R. J. Overy w *Wojnie powietrznej 1935 [!]–1945* na s. 69.
[30] Murray, W., *Luftwaffe*, s. 60, 10.

[31] Ogólnie rzecz biorąc, niemieckie bombowce średniego zasięgu latały wewnątrz łuku biegnącego od Coventry do Exeter, a bombowce RAF-u – od Bremy do, powiedzmy, Lille czy St. Nazaire. W 1940 roku Kolonia i Zagłębie Ruhry znajdowały się na granicy zasięgu brytyjskiego lotnictwa.

[32] Dane z Overy, R. J., *Wojna powietrzna 1935 [!]–1945* na s. 254.

[33] Liddell Hart, B. H., *History of the Second World War*, s. 595–596; patrz także: Webster, C. i Frankland, N., *The Strategic Air Offensive Against Germany 1939–1945*, tom I, s. 178.

[34] Webster, C. i Frankland, N., *ibid*, s. 233

[35] *Gee* to słowny zapis wymawianej po ang. litery *g*, od pierwszej litery słowa *grid* – siatka (przyp. tłum.).

[36] Z ang. obój (przyp. tłum.).

[37] Tooze, A., *The Wages of Destruction*, s. 596–602 – błyskotliwa analiza, dokonująca rewizji poglądów.

[38] Statystyki zniszczeń: Hastings, M., *Bomber Command*, s. 246; Speer i Hitler: Murray, W., *Strategy for Defeat*, s. 169. Jest to wcześniejsza książka Murraya nieco inna niż *Luftwaffe*, ale wykorzystał w niej wiele tych samych danych

[39] Longmate, N., *The Bombers*, rozdział 21. M. Hastings w *Bomber Command* cytuje Harrisa na s. 319, a oficjalną historię – na s. 320.

[40] Weigley, R., *The American Way of Warfare*; rozdział 14 zawiera komentarze na temat ofensyw lotniczych USAAF.

[41] Craven, W. F. i Cate, J. L. (eds.), *The Army Air Forces in World War II, 7 vols.*, tom 2, rozdział 9 „The Casablanca Directive” napisany przez Arthura B. Fergusona.

[42] Bendiner, E., *Fall of Fortresses*, s. 232–234. Wypowiedź Bendinera jest tu mocno kąśliwa.

[43] Dane pochodzą z Furse, A., *Wilfrid Freeman*, s. 234, i nieco różnią się od liczb w: Liddell Hart, B. H., *History of the Second World War*, s. 603.

[44] Craven, W. F. i Cate, J. L. (eds.), *The Army Air Forces in World War II, 7 vols.*, tom 2, s. 702–703; opis w rozdziale 20 napisanym przez Arthura B. Fergusona.

[45] Klasycznym powojennym filmem na ten temat jest *Z jasnego nieba* (1949), w którym niezwykle twardy dowódca jednostki powietrznej, grany przez Gregory'ego Pecka, odbudowuje morale i skuteczność pechowej eskadry. Rzeczywistość była znacznie bardziej skomplikowana.

[46] *Ibid.*, tom 2, s. 706, 705.

[47] Mendelssohn, K., *Science and Western Domination*. Wątek ten rozwinął D. R. Headrick w *Power over Peoples*.

[48] Pod koniec wojny pojawiły się całkowicie nowe rodzaje broni, takie jak odrzutowiec, rakieta V-2 i oczywiście bomba atomowa. Jednak w środkowym okresie wojny, który omawiamy w tej książce, następowały *stopniowe* zmiany w technologii, organizacji i sposobach walki – a dopiero ich skumulowanie stało się znaczące. *The Merlin in Perspective* A. Harveya-Baileya to bardzo techniczna, ale też niezmiernie ważna pozycja, podkreślająca kluczową rolę E. W. Hivesa, dyrektora naczelnego firmy Rolls-Royce po śmierci Royce'a. Patrz także: Glancy, H., *Spitfire*, rozdział 1.

[49] Harvey-Bailey, A., *Merlin*.

[50] *Spitfire* Glancy'ego to najbardziej oczywista pozycja. Patrz także: Price, A., *The Spitfire Story*, i Deighton, L., *Myśliwiec*.

[51] *The Story of the Spitfire*, DVD (Pegasus, 2001).

[52] *Merlin* Aleca Harveya-Baileya to wspaniała książka o udoskonalaniu mocy tego silnika. Równie imponujące

wysiłki inżynierów Packarda, aby produkować na skalę masową Merliny 61 w Stanach Zjednoczonych, doskonale opisał Arthur Herman we *Freedom's Forge*, s. 103–105.

[53] Furse, A., *Wilfrid Freeman*.

[54] Nawiązanie do zakupu Alaski przez Stany Zjednoczone, nazywanego „szaleństwem Sewarda" (przyp. tłum.).

[55] Z późniejszych badań opartych na eksperymentach w tunelu aerodynamicznym wynika, że przyczyną były nieznacznie pochylone do wewnątrz krzywizny boków podwozia P-51. Harker dostał podwyżkę tygodniówki o jednego funta jako wyraz uznania za swoją pracę.

[56] Birch, D., *Rolls-Royce and the Mustang*, s. 10; na tej samej stronie zamieszczono zdjęcie oryginalnego samolotu.

[57] A. Furse zaprezentował doskonałą pracę detektywistyczną w *Wilfrid Freeman* na s. 226–229.

[58] Ludwig, P. A., *P-51 Mustang*; zwłaszcza rozdział 5 o uporze Echolsa.

[59] David Birch na s. 37–39 *Rolls-Royce and the Mustang* przedstawia cały list Hitchcocka; patrz także s. 147–148. Cytat wypowiedzi oficjalnych historyków pochodzi z: Craven, W. F. i Cate, J. L. (eds.), *The Army Air Forces in World War II, 7 vols.*, tom 4, s. 217–218.

[60] Pierwotny kryptonim operacji nazwanej później Dragoon (przyp. tłum.).

[61] Craven, W. F. i Cate, J. L. (eds.), *The Army Air Forces in World War II, 7 vols.*, tom 3, s. 8.

[62] Raport Lovetta i odpowiedź generała Arnolda zostały najlepiej przedstawione przez Paula A. Ludwiga w *P-51 Mustang*, s. 143–145, 148.

[63] Dwa przykłady przedstawiają W. Murray w *Luftwaffe* i N. Frankland w *The Bombing Offensive Against*

Germany.

[64] Jeden galon to około 3,8 litra, a zatem wymienione wartości po zaokrągleniu wynoszą odpowiednio: 693 l, 1018 l, 375 l, 242 l/h, 545 l/h, 530 l/h, 326 l oraz 409 l (przyp. tłum.).

[65] Furse, A., *Wilfrid Freeman*, s. 234–235.

[66] Patrz www.cebudanderson.com/droptanks.htm. Jest to nietypowe źródło – pamiętniki Donalda W. Marnera, amerykańskiego mechanika służącego w dywizjonie mustangów stacjonującym w Suffolk w latach 1944–1945. Jego główne zadanie polegało na tym, aby załatwić jak najwięcej takich zbiorników od kolegów z RAF-u. Bendiner wspomina także wdzięczność amerykańskich lotników za te odrzucane zbiorniki paliwa. Ogromne znaczenie odrzucanych zbiorników (zwłaszcza papierowej wersji) w wojnie powietrznej potwierdził też P. A. Ludwig w *P-51 Mustang*, s. 168–170.

[67] Z ang. zadany wprost (przyp. tłum.).

[68] Craven, W. F. i Cate, J. L. (eds.), *The Army Air Forces in World War II, 7 vols.*, tom 3, rozdział 3 „Big Week”; Murray, W., *Luftwaffe*, s. 223 i następne. P. A. Ludwig na s. 204 *P-51 Mustang* zestawia dane na temat współczynników zestrzeleń P-38, P-47 i P-51. Do pewnego stopnia później, jak wskazuje G. E. Cross, mustangi spisały się lepiej niż Thunderbolty P-47, podobnie jak spitfire’y od hurricane’ów w bitwie o Anglię, choć w rzeczywistości wszystkie cztery typy samolotów odegrały istotną rolę. Patrz Cross, G. E., *Jonah’s Feet Are Dry*.

[69] Furse, A., *Wilfrid Freeman*, s. 239–241.

[70] Craven, W. F. i Cate, J. L. (eds.), *The Army Air Forces in World War II, 7 vols.*, tom 3, s. 63 o tym, że bitwy powietrzne wyrządzały „większą szkodę Luftwaffe niż

niszczenie zakładów lotniczych”. Obszerna literatura w języku niemieckim na ten temat została chyba najlepiej podsumowana w wydanej w siedmiu tomach po angielsku oficjalnej niemieckiej historii: Horst Boog et al., *The Strategic Air War in Europe, 1943–1944/45, vol. 7 of Germany and the Second World War* (Oxford: Oxford University Press, 2006).

[71] Overy, R. J., *Why the Allies Won*, s. 152. Liczby podane w poprzednim akapicie pochodzą z: Murray, W. i Millett, A. R.,, *A War to Be Won*, s. 324–325. Anegdotę Kocke’a, a także nazwiska jego kolegów asów lotnictwa zabitych w tamtym okresie, przedstawił E. R. Hooton w *Eagle in Flames* na s. 270–271. (To świetna, niemal onieśmielająca, statystyczna analiza wojny powietrznej w Europie).

[72] N. Frankland na s. 86 *The Bombing Offensive Against Germany* bardzo zwięźle wyjaśnia, jak wprowadzenie do walki amerykańskich myśliwców dalekiego zasięgu przyczyniło się do uzyskania przewagi także przez Bomber Command.

[73] Murray, W. i Millett, A. R., *A War to Be Won*, s. 413; Craven, W. F. i Cate, J. L. (eds.), *The Army Air Forces in World War II, 7 vols.*, tom 3. Patrz też: Parks, W. Hays, „»Precision« and »Area« Bombing”. Informacje także na podstawie przeprowadzonej 30 czerwca 2008 roku rozmowy autora z profesor Tami Biddle, której publikacje (w tym *Rhetoric and Reality in Air Warfare*) skłaniają uczonych do poważnych przemyśleń na temat wyzwań, z którymi przyszło się mierzyć marszałkowi lotnictwa Harrisowi, począwszy od połowy 1942 roku.

[74] Hastings, M., *Bomber Command*, s. 342–343.

[75] Scutts, J., *Mustang Aces of the Eighth Air Force*, s. 56–60, o pojawieniu się Me 262.

[76] Dane na temat spadającej ilości paliwa lotniczego patrz: Cooper, M., *The German Air Force, 1933–1945*, s. 348–349, 360.

[77] Hastings, M., *Bomber Command*, s. 422–423.

[78] Saward, D., *Victory Denied*; Harris, A., *Ofensywa bombowa*.

[79] Wszystkie te publikacje cytowałem powyżej. Wynika z tego, jak bardzo jestem zobowiązany Hastingsowi, Murrayowi, Biddle i Overy'emu oraz jak bardzo ich wnioski do mnie przemawiają. Patrz Hastings, M., *Bomber Command*, rozdziały 14 i 15; Murray, W., *Luftwaffe*, rozdziały 7 i 8; Biddle, T., *Rhetoric and Reality in Air Warfare*, rozdział 5 i wnioski; Overy, R. J., *Why the Allies Won*, s. 149–163. Jednak największe wyrazy uznania za wzorcowe podejście naukowe, obiektywizm i wnikliwość należą się C. Websterowi i N. Franklandowi za tom 3 *The Strategic Air Offensive Against Germany 1939–1945* oraz W. F. Cravenowi i J. L. Cate'owi za tom 3 *The Army Air Forces in World War II, 7 vols*.

[80] Wyliczenia porównujące koszty rakiet V i samolotów przedstawia R. J. Overy na s. 294 *Why the Allies Won*. Dziwaczne żądanie Hitlera dotyczące stosowania Messerschmittów Me 262 zostało dokładnie omówione przez D. J. C. Irvinga w rozdziale 21 *The Rise and Fall of the Luftwaffe*.

[81] Poświęcone wojnie na Pacyfiku ostatnie tomy opracowanej przez W. F. Cravena i J. L. Cate'a *The Army Air Forces in World War II, 7 vols*. to najlepsza publikacja na ten temat. Doskonałą analizę przedstawili też W. Murray i A. R. Millet w rozdziałach 17 i 18 *A War to Be Won*.

[82] W atakach 11 września na Manhattan i Pentagon zginęło prawie 3 tys. osób.

[83] Najlepsze wspomnienie pośmiertne o Harkerze ukazało się w londyńskim „The Times” 14 czerwca 1999 roku. Opisano go jako „człowieka, który włożył merlina do mustanga”. Autor tego wspomnienia najwyraźniej nie miał pojęcia o późniejszych sprzeciwach wobec mustanga z merlinem, gdyż napisał o nim tak, jakby został powitany „niczym manna z nieba w Waszyngtonie”. Przynajmniej Harkera przedstawił właściwie.

ROZDZIAŁ 3

Jak zatrzymać blitzkrieg

> Niemcy zawdzięczali sukcesy w latach 1939–1942 lepszemu rozumieniu przez ich armię znaczenia istniejącej wówczas równowagi między siłą ognia ofensywnego i defensywnego, którą powinni byli uwzględniać jako istotne zagadnienie. Mający za przeciwnika wielu wrogów o ograniczonych środkach wojskowych i gorszej doktrynie, Wehrmacht był w stanie pokonać tych, którym brakowało odpowiedniej obrony przeciwpancernej i przeciwlotniczej oraz – co bardzo ważne – miejsca i czasu na wchłonięcie uderzenia w postaci blitzkriegu […], a mimo to w 1943 roku armia radziecka przetrwała dwa takie błyskawiczne ataki i nauczyła się przeciwstawiać tego typu działaniom wojennym.
>
> H. P. Willmott, *The Great Crusade*

> W tym czasie [Al-Alamajn, październik 1942] brytyjska przewaga liczebna […] była większa niż kiedykolwiek wcześniej. […] 8. Armia liczyła 230 tys. żołnierzy, a Rommel miał niecałe 80 tys., z czego tylko 27 tys. było Niemcami. Co więcej, 8. Armia miała siedem brygad pancernych oraz w sumie 23 pułki pancerne, natomiast Rommel – cztery niemieckie i siedem włoskich batalionów pancernych. […] W powietrzu Brytyjczycy również mieli dużo większą przewagę niż dotąd.
>
> B. H. Liddell Hart, *History of the Second World War*

Nieco ponad miesiąc po konferencji w Casablance i kilkaset kilometrów od tego miejsca 20 lutego 1943 roku jednostki armii amerykańskiej stoczyły pierwszą poważniejszą potyczkę z Wehrmachtem. Nastąpiły po niej zacięte walki wokół strategicznej, kamienistej, górskiej drogi w południowej Tunezji, zwanej przełęczą Al-Kasrajn. Wydarzenie to można nazwać chrztem bojowym armii amerykańskiej na śródziemnomorskim i europejskim teatrze działań wojennych. II Korpus armii amerykańskiej zderzył się, niestety, z najbardziej agresywnym dowódcą wojsk pancernych Wehrmachtu, feldmarszałkiem Erwinem

Rommlem. Feldmarszałek hołdował zasadzie taktycznej mówiącej, że w razie odepchnięcia przez przeważające siły wroga jedyną sensowną odpowiedzią jest wycofać się nieco i przegrupować, a potem bezlitośnie kontratakować, polegając na profesjonalizmie i przewadze doświadczenia bojowego swoich ludzi, aby zastraszyć i pokonać liczniejsze, ale niedoświadczone – jak mógł wówczas zakładać – oddziały wroga. Większość niemieckich generałów zgadzała się z tą zasadą, a od dawna obowiązująca niemiecka doktryna operacyjna nakazywała: walcz tak zaciekle, jak się da; wycofaj się, jeśli niemożliwe staje się utrzymanie pozycji albo gdy pojawi się groźba oskrzydlenia; zreorganizuj i połącz osłabione jednostki, a następnie ponownie uderz – dokładnie wtedy, gdy wróg odpoczywa. Niemcy, zaskakująco zuchwali w błyskawicznych atakach przeprowadzonych od 1939 do 1942 roku, w ostatnich trzech latach wojny pokazali się światu także jako najlepsi obrońcy[1].

Amerykańscy rekruci nigdy nie spotkali się z taką formą walki – wielu ich dowódców też nie – a musieli przeciwstawić się atakowi zaledwie sześciu batalionów. Historyk Rick Atkinson w lakonicznym, ale błyskotliwym opisie tych wydarzeń doskonale przedstawił, jak się załamali. Nie wiemy, czy cyniczny porucznik, który mruknął „Sześciuset wjechało w dolinę śmierci”, przeżył późniejszą rzeź, ale podoficer miał rację, a jego zbyt pewni siebie zwierzchnicy się mylili. Cenę za to zapłacili szeregowi żołnierze piechoty, a także pechowo znajdujący się w pobliżu batalion Leicester Regiment[2]. Z ogromnej liczby przeprowadzonych tuż po bitwie analiz, a także późniejszych rozważań historyków, jasno wynika, że wojska brytyjsko-amerykańskie w Tunezji miały wiele słabości. Problemy zaczynały się na najwyższych szczeblach władz

wojskowych. Łańcuch dowodzenia był zbyt pogmatwany. Generałowie średniego szczebla jednego dnia wykazywali absurdalny optymizm, a następnego – tracili nerwy i oskarżali podwładnych o niepowodzenia. Do tego dochodziły poważne trudności w komunikacji. Na najniższym szczeblu było zbyt wielu „zielonych” żołnierzy, którzy zajmowali stanowiska w niewłaściwych punktach, ogłuszeni niesamowitym hałasem robionym przez artylerię wroga. Gdy widzieli, że sąsiednia jednostka wycofuje się, porzucali broń ciężką i przyłączali się do ucieczki, przemykając się zygzakami wśród kolczastych pustynnych krzewów i kamieni. Dostali tęgiego łupnia.

Pod koniec tygodnia alianccy żołnierze, choć zostali daleko odepchnięci, zatrzymali natarcie wojsk feldmarszałka Rommla. W walkach na przełęczy Al-Kasrajn wzięło udział 30 tys. żołnierzy piechoty. Zabitych lub niezdolnych do dalszej walki było 6 tys. osób, z czego większość trafiła do niewoli i resztę wojny spędziła w obozach Trzeciej Rzeszy. Amerykański II Korpus generała Lloyda Fredendalla stracił 183 czołgów, 104 pojazdy półgąsienicowe, ponad 200 dział oraz 500 gazików i ciężarówek. Zginęło zaledwie 201 Niemców.

Nie był to jednak upadek Francji – nic w tym rodzaju. Generał Eisenhower przerzucił tam więcej oddziałów i lepszych dowódców z Algierii, ze wschodu nadciągała 8. Armia generała Bernarda Law Montgomery’ego, a wojskom feldmarszałka Rommla po prostu kończyły się paliwo i amunicja. Jednak Amerykanie przeżyli szok i mieli przedsmak tego, jak ciężkie walki czekają ich z tym przeciwnikiem. Generała Fredendalla wkrótce zastąpił bardziej wojowniczy i wyjątkowo ambitny generał George Patton.

Drugi – po tragicznej klęsce generała Douglasa MacArthura na Filipinach na początku 1942 roku – najbardziej poniżający policzek, jaki wymierzono armii amerykańskiej podczas II wojny światowej, to prawdopodobnie porażka na przełęczy Al-Kasrajn. A jednak, przynajmniej pod niektórymi względami, nie była zaskoczeniem. Jeśli porównywać umiejętności żołnierzy, to Niemcy mieli po prostu znacznie większe doświadczenie bojowe – nawet od zaprawionych w bojach Brytyjczyków. Tuż przed bitwą znaczne siły Argyll Highlanders i West Kent Regiment przeniesiono do położonej w północnej Tunezji stacji Jefna. Na wzgórzach nad tamtejszą doliną doskonałe pozycje w ukryciu zajmował 1. batalion 21. Inżynierskiego Pułku Spadochroniarskiego (Fallschirm-Pionierregiments 21) dowodzony przez majora Rudolfa Witziga. Brytyjski kontyngent nie dostrzegł dobrze zamaskowanego wroga i został przetrzebiony – do jednej dziesiątej początkowego stanu. Major Witzig[3] walczył wcześniej we Francji, na Krecie i w Rosji, za co został odznaczony. Dowodził też słynną grupą powietrznodesantową, która w maju 1940 roku zajęła ponoć niezdobyty belgijski fort Eben-Emael, co jednostkom pancernym umożliwiło dokonanie przełomu[4]. Walka w Afryce Północnej, w porównaniu ze Stalingradem, była dla niego łatwa. Nikt w armiach zachodnich nie mógł się z nim równać pod względem doświadczenia bojowego.

Jednostki generała Fredendalla były po prostu piątą – a może siódmą lub dziesiątą? – armią narodową, która znalazła się w najbardziej niekomfortowej sytuacji wojskowej podczas II wojny światowej. Zostały zaatakowane przez oddziały Wehrmachtu, które najpierw uderzały ostro, a jeśli było trzeba, ponowiły silne uderzenie w późniejszym kontrataku, aby zaszokować wroga,

przerwać jego komunikację, osłabić jego morale i sparaliżować najwyższe dowództwo. W większości przypadków wystarczało to pierwsze, szybkie jak błyskawica natarcie. Jeśli opór na polu walki zaczynał rosnąć, niemieckie oddziały wycofywały się – ale tylko po to, aby przygotować ponowne uderzenie. Przynajmniej tak się to odbywało od 1939 do końca 1942 roku.

Opisujący te wydarzenia 70 lat później historyk, nawet wiedząc o upadku Trzeciej Rzeszy i jej całkowitej klęsce militarnej, może jedynie zachwycać się tym, co Williamson Murray nazwał w swojej książce „niemiecką skutecznością militarną”[5]. W ciągu dwóch tygodni września 1939 roku Wehrmacht rozniósł dużą, waleczną, ale całkowicie rozprężoną polską armię. Istnieją powody, by zlekceważyć znaczenie walki tak skrajnie niewspółmiernych sił. Nie można jednak zignorować faktu, że Niemcy wprowadzili wówczas wszystkie elementy tego nowego sposobu prowadzenia wojny. Luftwaffe natychmiast przejęła kontrolę w powietrzu, zniszczyła polskie bazy lotnicze i rozproszyła kolumny armii, następnie przeszła do niszczenia Warszawy, a czternaście dywizji zmechanizowanych przetoczyło się obok źle rozmieszczonej polskiej piechoty, odepchnęło kawalerię i pomknęło na główne cele – Łódź, Kraków i Lwów. Podczas gdy część niemieckich wojsk konsekwentnie zapędzała duże oddziały polskiego wojska w okrążenie, jedna z dywizji pancernych 10. Armii generała Walthera von Reichenau w ciągu tygodnia dotarła na przedmieścia Warszawy. Wkrótce było po wszystkim.

Wiosną 1940 roku, po kilku miesiącach tak zwanej dziwnej wojny, podczas której dowództwa niemieckich wojsk pancernych, piechoty i lotnictwa dokonały oceny, co mogą zrobić, aby jeszcze lepiej działać w następnych

bitwach, Niemcy uderzyli na zachód i północny zachód. Mniejsze niż niemiecka armie Danii, Belgii i Holandii zostały przez nią pochłonięte, co jeszcze można uznać za zrozumiałe, natomiast szybkie zajęcie przez hitlerowców Norwegii – tuż pod nosem Royal Navy – wprawiło Europę w osłupienie. Jeszcze bardziej zdumiało ją to, że w jednej z bohaterskich bitew zapisanej na kartach długiej historii wojskowości Europy Zachodniej liczna armia francuska została zmiażdżona, a niezbyt dobrze przeszkolone Brytyjskie Siły Ekspedycyjne wyrzucone z kontynentu zaledwie miesiąc później. Oczywiste stało się, że szybkie pokonanie Polski przez Wehrmacht nie było kwestią szczęścia. W końcu Francja dysponowała większymi siłami lądowymi niż Niemcy (65 czynnych dywizji francuskich przeciw 52 czynnym dywizjom niemieckim) i większą liczbą czołgów, w tym ciężkich[6]. Francuzi przez dwie dekady przygotowywali się do obrony przed niemieckim atakiem, a miały do nich dołączyć Brytyjskie Siły Ekspedycyjne i belgijska armia, niechętna wciąganiu jej w tę wojnę. Niestety, francuskie siły powietrzne były słabe i przestarzałe, więc w powietrzu dominowała Luftwaffe. Niekonwencjonalne niemieckie uderzenie pancerne przez Ardeny zaskoczyło i zdezorganizowało francuskie dowództwo, które nie nadążało za szybkim i zuchwałym marszem wojsk generała Heinza Guderiana w kierunku kanału La Manche. Nawet jego zwierzchnicy w Wehrmachcie i sam Hitler byli wytrąceni z równowagi, gdy obserwowali to niespodziewanie szybkie zwycięstwo, gdyż obawiali się, że czołgi mogą posunąć się za daleko i wpaść w pułapkę.

W czerwcu 1940 roku Francja była już pokonana, a Wielka Brytania – osamotniona. Wszystkie uwarunkowania geopolityczne i militarne tej wojny uległy

zmianie. Stalin był zdziwiony i zaniepokojony, ponieważ wiedział, że jego osłabione po czystkach armie nie są gotowe do walki. Rząd Stanów Zjednoczonych ogarnął paraliż. Mussolini pospieszył przyłączyć się do Hitlera. Japończycy ponownie ocenili swoje opcje. Wojna w Europie nie trwała jeszcze nawet dziesięciu miesięcy, a porządek na całym świecie został wywrócony do góry nogami. Nic dziwnego, że termin „wojna błyskawiczna” wydaje się tak odpowiedni.

Dla Wielkiej Brytanii i jej sojuszników rok 1941 wcale nie był lepszy. Wiosną Jugosławia została ukarana za wymierzoną w państwa Osi polityczną woltę. Niemcy dokonali ogromnej, szybkiej inwazji na południowe Bałkany i opanowali Grecję, a potem dzięki śmiałemu desantowi spadochronowemu zajęli Kretę. Czy istniał jakiś pułk brytyjski, który został wyparty z Norwegii, potem z Francji, a wreszcie w maju 1940 roku z Krety, jak to sobie wspaniale wyobraził Evelyn Waugh na kartach wielkiej wojennej trylogii?[7] Jeśli tak, to równie dobrze ten pułk mógł zostać wyparty do Egiptu, gdzie niebawem napotkałby szybko przemieszczający się i prowadzący silnie destabilizujące ataki Afrika Korps generała Rommla. W tamtym czasie zaczęła się też znacznie większa operacja Barbarossa i niemieckie wojska pancerne nacierały przez Ukrainę, a miliony radzieckich żołnierzy znalazły się w okrążeniu i spotkał je tragiczny los. Amerykańscy żołnierze na przełęczy Al-Kasrajn naprawdę nie mieli z czego się tłumaczyć – po prostu nadeszła ich kolej, aby dostać łupnia.

Przedmiotem dalszej części tego rozdziału są dwie powiązane ze sobą kwestie. Pierwsza wymaga odpowiedzi na pytanie: dlaczego Niemcy tak dobrze radzili sobie operacyjnie i taktycznie i – skoro byli tak dobrzy – jakim cudem udało się ich pokonać? Druga jest ogólniejsza: czy

wojna ofensywna daje większe szanse na odniesienie zwycięstwa niż jakakolwiek strategia obronna? Jeżeli założymy, że atakująca armia ma odważnych dowódców i dobrze przeszkolonych żołnierzy, to czy wojna błyskawiczna prawie zawsze zakończy się sukcesem? A może decydujący wpływ na nią mają inne czynniki, takie jak czas, przestrzeń i zwykła przewaga liczebna? Znacznie sensowniejsze jest, abyśmy najpierw rozważyli drugą, ogólniejszą kwestię, zanim przejdziemy do odpowiedzi, co przyczyniało się skuteczności Wehrmachtu podczas II wojny światowej. W ten sposób lepiej zrozumiemy, dlaczego bitwy lądowe w Europie Zachodniej, Związku Radzieckim i regionie śródziemnomorskim toczyły się w taki, a nie inny sposób. Historia wojen jest pełna przykładów szybkich i zakończonych spektakularnym sukcesem kampanii. Przypuszczalnie nic w czasach współczesnych nie dorównuje osiągnięciom Aleksandra Wielkiego i Czyngis-chana pod względem szybkości pokonywania wrogów i rozległości podbitych terenów. Bez wątpienia wiele wyjaśnia tu ogrom otwartych przestrzeni, na których na ogół walczyli ci wodzowie. Mając zdecydowanego dowódcę i mobilne siły uderzeniowe, armia w ciągu tygodnia potrafi przemierzyć dużą odległość. Jeśli popatrzeć na to z drugiej strony, można również wyjaśnić, dlaczego ukształtowanie powierzchni Europy – pasma górskie, gęste lasy, rozległe mokradła i liczne rzeki – tak bardzo utrudniały jednemu mocarstwu przejęcie pełnej kontroli nad całym kontynentem[8]. Rzymianie, zdając sobie sprawę z tego rodzaju przeszkód, trzymali się wewnątrz granic geograficznych, natomiast późniejsze imperia władców będących spadkobiercami tytułu Świętego Cesarza Rzymskiego – od Karola Wielkiego po Habsburgów – stały się już większymi potęgami regionalnymi. Wojny

średniowieczne sprowadzały się na ogół do kwestii załatwiania porachunków, a zaprojektowanie nowych fortyfikacji obronnych po 1500 roku przesunęło akcent na uciążliwe wojny oblężnicze.

Nawet w dziejach Europy można znaleźć wyjątki: dramatyczne i szybkie kampanie, które wytrącały przeciwnika z równowagi, ponieważ atakująca armia była tak dobrze przeszkolona i tak silnie zmotywowana, że przeszkody geograficzne zdawały się przed nią kurczyć. Dobrym przykładem jest spektakularny marsz księcia Marlborough z Niderlandów w górę Renu do górnej Bawarii (bitwa pod Blenheim w 1704 roku). Pół wieku później Fryderyk II Wielki często zadziwiał wrogów szybkością, z jaką przerzucał swoje armie z jednego frontu na drugi, a czasem dzielił swoje siły, aby w czasie gdy połowa z nich zmagała się na polu bitwy, druga część zasłonięta przez pagórkowaty teren przypuściła atak z flanki. Zdolność Napoleona do przemieszczania armii – bardzo licznych i z dużą szybkością – jest już legendarna. W 1866 i 1870 roku generał Helmuth von Moltke uderzył na Austriaków i Francuzów tak szybko i zdecydowanie, że obie te kampanie wojenne w krótkim czasie dobiegły końca[9].

Mimo wszystko sukces tych błyskawicznych uderzeń był oszałamiający. Większość pozostałych bitew księcia Marlborough (Ramillies, Malplaquet) to wielkie, statyczne krwawe łaźnie w Niderlandach. Fryderyk II Wielki otoczony ze wszystkich stron przez wrogów w krytycznym okresie wojny siedmioletniej w wielu przypadkach nie miał wyboru – musiał stać w danym miejscu i walczyć. Wielcy marszałkowie Napoleona i jego zaprawieni w bojach żołnierze, choć bardzo się starali, nie mogli odnieść decydującego zwycięstwa w Hiszpanii. Tamtejszy teren był zbyt nierówny i dziki, co dawało przewagę licznie

powstającym hiszpańskim grupom partyzanckim, które prowadziły działania nieregularne. Takie ukształtowanie terenu sprzyjało też koalicjantom dowodzonym przez Brytyjczyków na czele z Wellingtonem, który potrafił umiejętnie wykorzystać sytuację bitewną. Najbardziej spektakularnym przykładem ujawnienia się słabości napoleońskiego sposobu toczenia wojny była oczywiście katastrofalna klęska Francji w 1812 roku. Wówczas to pogoda, ogromne odległości i gotowość Rosjan do wycofania się o setki kilometrów sprawiły, że sama idea szybkiego, rozstrzygającego zwycięstwa straciła sens. Generał von Moltke mniej więcej dekadę po swoim zwycięstwie nad Francją w 1871 roku doszedł do wniosku, że w przyszłości szybkie kampanie pruskich armii przez zindustrializowaną Europę Zachodnią będą niemożliwe z powodu zbyt wielu nowych obszarów urbanizacyjnych, zbyt wielu kanałów i zbyt wielu nasypów linii kolejowych.

Jednak stary marszałek polny był praktycznie odosobniony w tych konkluzjach. Jego następcy, Alfred von Schlieffen i Helmuth von Moltke młodszy, byli oczarowani rozpoczynającą się erą kolei i telegrafu. Fascynację tę podzielali generałowie sąsiednich państw, gdy zbliżał się rok 1914. Wraz z wprowadzeniem nowych technologii wojskowych, takich jak nowoczesne lotnictwo i czołgi, w latach poprzedzających II wojnę światową odrodziła się wiara w szybkie zwycięstwa militarne.

Jeśli szukamy warunków – logicznych i logistycznych – w których wojna błyskawiczna się nie sprawdza, jako pierwszą musimy wskazywać topografię. Nie można odnieść rozstrzygającego zwycięstwa, gdy walki toczą się w dużych pasmach gór, o czym przekonał się Wehrmacht, próbując skruszyć partyzantkę w Jugosławii i Grecji po 1941 roku, i czego doświadczyły w ciągu minionych wieków

także kolejne fale najeźdźców wśród wysokich szczytów Afganistanu. Walki w gęstych dżunglach, takich jak w południowo-zachodnich prowincjach Chin i w całej Azji Południowo-Wschodniej, potwierdziły tę oczywistą teorię wojskową. Trudne warunki fizyczne na ogół prowadzą do wyrównania szans przeciwników, nawet jeśli jedna ze stron ma znacznie większą siłę bojową (jak się okazało w Wietnamie). Rozległe pustynie, z ciągnącymi się setki kilometrów obszarami ruchomych piasków, zdecydowanie ograniczają zuchwałych Rommlów tego świata, a sprzyjają ostrożniejszym dowódcom jak Bernard Law Montgomery. Duże rzeki, o szerokości wielu kilometrów, spowalniają ofensywę. Nawet jeśli atakująca armia dysponuje pontonami i ciężkim sprzętem inżynieryjnym do budowy mostów, może się okazać, że nad brzeg rzeki trzeba go sprowadzić z dużej odległości. Topografia nie odbiera znaczenia działaniom człowieka, ale na pewno strateg dostrzegający możliwości jak najlepszego wykorzystania danego ukształtowania terenu znacznie dopomoże swoim dowódcom.

Obraz uzupełniają dwa kolejne, także oczywiste, czynniki. Nie może dojść – co logiczne – do szybkiej wojny manewrowej prowadzącej do błyskawicznego i rozstrzygającego zwycięstwa na polu walki, jeśli broniące się wojska będą zbyt silne, zbyt liczne i zbyt dobrze okopane. Dzieje się tak niezależnie od geograficznej rozciągłości obszaru bitewnego. Prawdą jest jednak, że szybkie, agresywne formy działań najprawdopodobniej stracą impet, a potem poniosą klęskę, jeśli atakujący będą musieli rozpraszać się po coraz rozleglejszym obszarze lądu, gdyż czołowe jednostki będą coraz bardziej oddalać się od swojej bazy, od siebie nawzajem i od linii zaopatrzenia.

Na tym zakończymy rozważania o historii i teorii blitzkriegu – szybkiej, agresywnej i szokującej wojny prowadzonej przez siły, które zwykle też bardzo dobrze się sprawdzały w przebiegłych kontratakach. Jednak co oznaczała ona w przypadku skutecznego operacyjnie Wehrmachtu podczas II wojny światowej? W kontekście nowoczesnej, zindustrializowanej wojny połączenie silnika spalinowego, pojazdów pancernych i opancerzonych, kolei oraz lotnictwa zaowocowało formą walki, która ludziom w tamtych czasach wydawała się całkowicie nowa i odnosili wrażenie, że pozwala ominąć ograniczenia geograficzne, z jakimi musiano liczyć się w poprzednich epokach. Jeśli ktoś potrzebował na to dowodu, nie musiał szukać daleko. Wystarczyło, że popatrzył na niemieckie czołgi prące przez lasy Ardenów w maju 1940 roku.

Dlaczego te bardzo krótkie kampanie wszystkich zadziwiły? Ponieważ w ludzkich umysłach doświadczenia zaciekłych, statycznych, krwawych bitew I wojny światowej, zwłaszcza w kampaniach na froncie zachodnim i w północnych Włoszech, ukształtowały pewien określony obraz wojen prowadzonych przez wielkie potęgi lądowe. Nad Sommą, pod Verdun, pod Passchendaele i nad Soczą setki tysięcy żołnierzy oddały życie za zdobycie kilku kilometrów terenu. Czasami atakujący po miesiącach bezowocnych natarć zajmowali te same pozycje, co na początku walki. Właśnie *tak* wyglądała rzeczywistość nowoczesnej wojny ery przemysłowej, co potwierdzały i dokumentowały prace historyczne, pamiętniki i literatura lat 20. i 30. XX wieku.

Prawie wszystkim autorom relacji o tych wydarzeniach umknęło, że w ostatnich latach wojny niektóre sztaby wojskowe nieoficjalnie doszły do wniosku, jak przełamać impas statycznej wojny pozycyjnej w okopach. Pierwsze

zmiany nastąpiły, jak można było się spodziewać, w Europie Wschodniej, gdzie linie frontowe były znacznie dłuższe, a przez to rzadziej obsadzone niż na froncie zachodnim. Ofensywa Brusiłowa latem 1916 roku, gdy armia rosyjska natarła na słabe siły austriacko-węgierskie, zakończyła się sukcesem, ponieważ atakujący nie prowadzili zmasowanego bombardowania w stylu marszałka Douglasa Haiga (mieli na to za mało amunicji) przeciw powolnym obrońcom. Wykorzystując element zaskoczenia, zaatakowali w różnych miejscach wkrótce po tym, jak rozpoczęli ostrzał.
W następnym roku podczas niemieckiej ofensywy pod Rygą zastosowano ten sam sposób walki – oparty na zaskoczeniu, szybkości i obchodzeniu przeszkód. W 1917 roku także Włochy poniosły swoją największą klęskę pod Caporetto, gdy szybko przemieszczające się jednostki niemieckie (w tym młody Erwin Rommel) wysłane jako wsparcie dla armii austro-węgierskich spektakularnie przerwały włoskie linie obrony, co zmusiło najwyższe dowództwo włoskie do wezwania na pomoc sojuszników. Chyba najważniejszy w tym wszystkim, jak twierdził Timothy Lupfer, był fakt, że pruski sztab generalny pozwolił oficerom średniego szczebla wymieniać się przemyśleniami, pomysłami i doświadczeniami z różnych frontów walki, aby pobudzić ich inicjatywę[10]. Skoro niespodziewane ataki dobrze przeszkolonej piechoty okazały się skuteczne nad Bałtykiem, dlaczego nie sprawdzić, czy nie poskutkują we Włoszech, a może nawet na Zachodzie?

Powoli niemiecka armia zaczęła przyjmować nową taktykę i co równie ważne, zmierzała też ku nowym typom oddziałów: uderzeniowych, lepiej wyszkolonych, wyposażonych w nowe komplety broni (karabiny maszynowe, granaty, nożyce do cięcia drutu) oraz zachęcanych do szybkiego parcia naprzód i omijania

punktów umocnionych nieprzyjaciela. Tymczasem na froncie zachodnim armia brytyjska znalazła w końcu własny sposób na przełamanie impasu wojny pozycyjnej – sposób mechaniczny, polegający na użyciu pierwszych czołgów. Mimo wielu wcześniejszych niepowodzeń skutecznie interweniowały one w ofensywach w sierpniu 1918 roku. W trwającym od stulecia sporze między zwolennikami wojen ofensywnej i wojny defensywnej po raz kolejny górą byli optujący za nacieraniem[11]. W mobilnych uderzeniach i szybkich wypadach była przyszłość wojny, a intelektualni kapłani tej ostatniej „rewolucji wojskowej", jak Liddell Hart i generał J. F. C. Fuller, mieli po 1919 roku ze wszystkich sił zaangażować się w głoszenie tej nowej ewangelii. Technologia zwyciężyła topografię – nowego typu armie mogły pójść wszędzie, a jeśli czołowe kolumny nie zatrzymały się, „system nerwowy wroga" uległ paraliżowi. Jednak żaden z entuzjastów wojny pancernej nie wziął pod uwagę, że choć w największej próbie osiągnięcia rozstrzygającego, szybkiego zwycięstwa, czyli w zmasowanej ofensywie generała Ericha von Ludendorffa na Zachodzie wiosną 1918 roku, początkowo nastąpiły znaczne postępy, to ostatecznie jednak niemieckim wojskom nie udało się przebić przez umocnienia obronne wroga, ponieważ siła ognia aliantów była zbyt głęboka, a atakujący mieli za mało miejsca do wykonywania manewrów.

Na temat potencjału zmechanizowanej wojny ofensywnej eksperci wojskości wyciągnęli zatem rozmaite wnioski na podstawie analizowanych bitew I wojny światowej. Najwyższe dowództwo francuskie, konserwatywnie, ale dość logicznie uznało, że jedynie siły o dużej głębokości szyku ocaliły Republikę w 1918 roku i że jeśli w przyszłości Francuzi zostaną zaatakowani przez Niemców, to najlepszą

strategią będzie obrona. Doprowadziło to do skonstruowania jeszcze większej fizycznej bariery w postaci linii Maginota, która miały zapobiec inwazji. W Wielkiej Brytanii zwolennicy wojny pancernej, zwłaszcza Fuller, opowiadali się wyłącznie za oddziałami czołgowymi, które rozjeżdżałyby się we wszystkie strony z punktów przełamania oporu wroga i paraliżowały „nieprzyjacielski system nerwowy". Liddell Hart nalegał, aby zastosować rozwiązanie pośrednie – uważał, że do odniesienia zwycięstwa na polu bitwy konieczne są również szybkie wypady, ale z użyciem mieszanych jednostek wojskowych atakujących z flanki i dokonujących desantu z morza. Przeprowadzone pod koniec lat 20. XX wieku duże manewry pancerne na Salisbury Plain pokazały, że ten nowy rodzaj walki ma przed sobą przyszłość. Dlatego mimo sprzeciwu pułków kawaleryjskich armia brytyjska przodowała we wprowadzaniu wojsk zmechanizowanych aż do czasu pojawienia się trudności gospodarczych w latach 30. XX wieku. Amerykanie, którzy niechętnie wylądowali w Europie, aby w 1918 roku zmiażdżyć nieprzyjaciela, wykorzystując ogromną przewagę, jaką dawało im zaplecze gospodarcze (podobnie jak w wojnie secesyjnej między Północą a Południem), nie byli zainteresowani planowaniem przygotowań do kolejnej wielkiej wojny na kontynencie europejskim. Wrócili do siebie i przeprowadzili demobilizację. W Armii Czerwonej, początkowo pod wodzą Lwa Trockiego, a później – co okazało się właściwsze – Michaiła Tuchaczewskiego, przysłuchiwano się z uwagą tej debacie i omawiano to, co nazwano taktyką „głębokiej operacji", póki wszystkiego nie wstrzymały stalinowskie czystki pod koniec lat 30. XX wieku. Z kolei wyznaczone przez Japonię strefy ekspansji, głównie rzeki, delty i dżungle Azji, nie nadawały się do użycia czołgów

z wyjątkiem bardzo lekkich, które potrafiły poruszać się po wąskich drogach i drewnianych mostach.

W efekcie zastanawiano się, jak niemieckie siły wojskowe ze znacznie zredukowanym po traktacie wersalskim dopuszczalnym stanem liczebnym i uzbrojeniem, osłabione przez upadającą gospodarkę weimarską i zmarginalizowane na skutek działań ówczesnych partii politycznych, mogłyby odzyskać dawną siłę bojową. Wraz z powstaniem Trzeciej Rzeszy w 1933 roku nastąpił, jak dostrzegli generałowie, najpierw stały, a potem ogromny napływ środków na zbrojenia. Większość wyższych rangą oficerów była pruskimi konserwatystami o tradycyjnych poglądach. Uważali, że im więcej dywizji piechoty i artylerii, tym lepiej. Jednak istniała już wystarczająca garstka bardziej radykalnych oficerów, takich jak Heinz Guderian, Erich von Manstein, Erwin Rommel i Hasso von Manteuffel, nawołujących do nastawiania się na prowadzenie szybkiej wojny manewrowej. W Wehrmachcie, który rozpoczął II wojnę światową bezwzględnym atakiem na Polskę, dało się zauważyć odzwierciedlenie tej chwiejnej równowagi między starym a nowym myśleniem, ponieważ armia niemiecka składała się głównie z wolno poruszających się dywizji, często ze sprzętem ciągniętym przez konie, oraz z niewielkiej liczby mobilnych, zmotoryzowanych i pancernych jednostek. Szybsze oddziały wspierane już wówczas przez osobne taktyczne siły powietrzne mogły się pochwalić siłą uderzeniową, jakiej nie miały żadne inne jednostki, oraz były w stanie przeprowadzić to pożądane, niemal mityczne działanie na polu walki – *Kesselschlacht*[12]. Miały też Führera, który oczekiwał szybkich rezultatów.

W odpowiedzi Wehrmacht i Luftwaffe stworzyły dla swojego przywódcy kombinację agresywnych sposobów

walki – ataków piechoty, wojsk pancernych i sił powietrznych – z jakimi dotąd nie miała do czynienia żadna armia. Czy może zatem dziwić, że mający bardziej tradycyjne struktury armijne sąsiedzi nazistowskich Niemiec zostali rozgromieni jeden po drugim? Musieli zmierzyć się z siłą, jaką zapewniało Niemcom skoordynowanie trzech elementów: (1) mobilnych, doskonale wyszkolonych jednostek piechoty, zawsze gdy było to możliwe transportowanych ciężarówkami lub koleją dla zaoszczędzenia czasu, działających przy wsparciu samodzielnych batalionów czołgów; (2) taktyczno-operacyjnej doktryny niekonwencjonalnych, szybkich ataków, służących do wepchnięcia się w szczelinę w obronie wroga i wdarcia się dalej; oraz (3) wojsk lotniczych, które w znacznej części zostały celowo zorganizowane pod kątem prowadzenia bombardowań taktycznych z bliska, z niskiego pułapu, niszczenia sił powietrznych wroga, dezorganizowania jego komunikacji i demoralizowania oddziałów obrony, które były nieprzygotowane na nieznośny ryk syren nurkujących z nieba Junkersów Ju 87, czyli sztukasów.

Jak zatem można było zatrzymać niemiecki blitzkrieg? Przede wszystkim potrzebny był do tego przeciwnik mogący wystawić silniejsze, wytrzymalsze i lepiej uzbrojone wojska (w czołgi, broń przeciwpancerną piechoty, miny, lepsze samoloty taktyczne), aby przeciwstawiły się niemieckiej zuchwałości operacyjnej, a ponadto przeciwnik zdolny później wyprowadzić silny kontratak. Jednak narody małe lub średniej wielkości po prostu nie były w stanie tego zrobić. Zastosowanemu przez Wehrmacht i Luftwaffe agresywnemu stylowi prowadzenia wojny mogły sprostać tylko wojska innego mocarstwa, albo dwóch. W praktyce oznaczało to imperium brytyjskie, Związek Radziecki

i Stany Zjednoczone. Jednak w pierwszej połowie wojny żadne z tych trzech państw nie było gotowe do nowoczesnej walki na dużą skalę. Wszystkie natomiast miały ogromny, wewnętrzny potencjał w postaci populacji, surowców i wiedzy technicznej. Wszystkie trzy były dostatecznie oddalone od sił wojskowych Trzeciej Rzeszy, przede wszystkim Stany Zjednoczone, ale też Wielka Brytania (dzięki RAF-owi i kanałowi La Manche), a nawet i Związek Radziecki (ze względu na rozległe terytorium, gdzie można było przenieść produkcję na potrzeby wojskowe). Dzięki temu miały szansę rozwinąć swój potencjał, a ich wynalazcy, inżynierowie i stratedzy mogli zaproponować środki niezbędne do walki z nazistowskimi Niemcami.

Ponadto, dwa wielkie mocarstwa, które najbardziej odczuły początkowe sukcesy Niemiec, Wielka Brytania i Związek Radziecki, mogły pokonać stosowaną przez Wehrmacht strategię „wojny błyskawicznej", opracowując przeciw niej strategię wykorzystującą własne atuty geograficzne. Brytyjska kontrstrategia szczegółowo opracowana przez Sztab Wspólnego Planowania (Joint Planning Staff, JPS) podlegający Churchillowi i Gabinetowi Wojennemu zakładała obronę kraju przez siły lotnicze przed atakami Luftwaffe i przeprowadzenie szeroko zakrojonej ofensywy bombowej w celu ochrony atlantyckich szlaków żeglugi, a także stopniowe posuwanie się wojsk w Egipcie i regionie Morza Śródziemnego, gdzie jednostki niemieckie zajmowały zbyt rozległe terytorium i nie mogły wiecznie przeciwstawiać się gromadzonym siłom zbrojnym imperium brytyjskiego. Radziecka kontrstrategia, którą Stalin i Stawka (kwatera główna Najwyższego Naczelnego Dowództwa) byli zmuszeni przyjąć na skutek potężnego natarcia Wehrmachtu, polegała na zyskiwaniu czasu za cenę utraty terenów do momentu, aż wojska niemieckie tak

się rozciągną, że Rosjanie, wykorzystując ogromną produkcję wojskową fabryk położonych poza zasięgiem Luftwaffe, będą mogli przeprowadzić kontrataki. Zarówno Wielka Brytania, jak i Związek Radziecki potrzebowały czasu, aby zebrać siły, więc raczej nieprzypadkowo ich natarcia mogły się rozpocząć dopiero pod koniec 1942 i na początku 1943 roku.

Hitlerowski blitzkrieg został zatrzymany, rozgromiony, a następnie w dwóch miejscach obrócony w klęskę napastników: na ruchomych piaskach i nagich kamieniach Afryki Północnej oraz na rozległych nizinach zachodniej części Związku Radzieckiego. Pierwsza z tych dwóch zapór, które stanęły na drodze niemieckiemu ekspansjonizmowi, przyniosła znacznie mniejsze straty – pod względem liczebności armii oraz liczby ofiar. To wojna na froncie wschodnim okazała się większym wyzwaniem dla samozwańczej Tysiącletniej Rzeszy. Mimo wszystko warto w tej analizie uwzględnić, choćby tylko dla porównania i porządku, w jaki sposób Wehrmacht został pokonany w Afryce Północnej przez armie brytyjskie i amerykańskie, gdy jego szybkie kampanie ofensywne napotkały opór ze strony wielkich mocarstw mających odpowiednie warunki geograficzne, produkcję, ciągle ulepszane uzbrojenie oraz lepsze sztaby planowania. Zanim prześledzimy największe bitwy, które rozgorzały na froncie wschodnim – pod Stalingradem, na łuku kurskim i operację Bagration – warto przeanalizować, co się wydarzyło w Egipcie i małym nadmorskim miasteczku Al-Alamajn.

Blitzkrieg na pustyni

Po raz pierwszy ta szczególnego rodzaju niemiecka wojna mobilna utknęła w martwym punkcie mniej więcej 80 kilometrów na zachód od Kairu, wśród grzbietów i uedów

ciągnących się dokładnie na południe od Al-Alamajn, tuż przed zdradliwymi wydmami depresji Al-Kattara[13]. Tutaj, w przeciwieństwie do rozległych, płaskich pól pszenicy na Ukrainie, istniał tylko ograniczony korytarz o szerokości około 80 kilometrów między Morzem Śródziemnym a depresją Al-Kattara. Z wyjątkiem specjalnie wyposażonych oddziałów brytyjskiej Pustynnej Grupy Dalekiego Zasięgu (Long Range Desert Group) nikt nie był w stanie operować na położonych od południa ruchomych piaskach. Czołgi, ciężarówki i artyleria Rommla z pewnością zostałyby pochłonięte przez wydmy, podobnie jak rydwany i ciężka piechota perskiego władcy[14], który próbował przez nie przejść w VI wieku p.n.e. Zatem jeśli ponaglany przez Hitlera Afrika Korps miał zająć Aleksandrię, a później Kair, musiał wywalczyć sobie drogę przez stosunkowo wąskie przejście na południe od Al-Alamajn. Nikt nie uświadamiał sobie tego lepiej od samego feldmarszałka Rommla – i nowego dowódcy brytyjskiej 8. Armii, generała Bernarda Montgomery'ego, który objął stanowisko w połowie sierpnia 1942 roku. Agresja i mobilność zostały przeciwstawione ostrożności i powściągliwości. Jednak w tym przypadku ukształtowanie terenu działało na korzyść Brytyjczyków, o ile ich obrona okazałaby się dostatecznie wytrzymała.

Na długim północnoafrykańskim wybrzeżu przez poprzednie dwa lata konfliktu, który rozpoczął się we wrześniu 1940 roku, Brytyjczycy nie mieli wystarczających sił. Duże armie Mussoliniego w Cyrenajce wkroczyły wcześniej, choć powoli, do Egiptu – z pewnością nie był to blitzkrieg. Z kolei grudniowe kontrnatarcie 8. Armii, wykorzystującej szybko przemieszczające się jednostki opancerzone, na znacznie liczniejszą i powolniejszą armię włoską wydawało się potwierdzać doktryny Fullera

i Liddella Harta, lecz niestety traciło ono rozpęd tym bardziej, im dalej było od punktu wymarszu. Na scenie tego teatru działań wojennych wielokrotnie później nacierano i wycofywano się – niektóre miasta na wybrzeżu, jak Sidi Barrani, kilka razy przechodziły z rąk do rąk – co wskazuje, że w tym okresie wojny żadna ze stron nie miała dość sił, aby rozwinąć dłuższą ofensywę. Zatem aż do przybycia Afrika Korps i generała Rommla na początku 1941 roku, który miał wzmocnić pozycje włoskie, nie doszło do żadnych rozstrzygających działań. Ataki i odwroty nabrały nowego tempa. Rommel – za młodu obiecujący i przebojowy oficer, a później pogromca w Caporetto w 1917 roku i błyskotliwy dowódca 7. Dywizji Pancernej w 1940 roku we Francji – nie chciał, aby jego oddziały tkwiły w miejscu. Oczywiście on i jego dowódca korpusu lotnictwa potrzebowali trochę czasu, aby stworzyć bazy, sprowadzić czołgi, ciężarówki i samoloty, ale bardzo szybko byli gotowi.

W tym czasie konflikt wciąż trwał, a na jego przebieg miało wpływ wiele czynników, takich jak skierowanie przez Churchilla znacznej części 8. Armii do Grecji i na Kretę w 1941 roku, a następnie ich bolesne wycofanie. Na jego przebieg rzutowało też to, która ze stron otrzymała kolejne uzupełnienia w postaci piechoty, czołgów, a także mających kluczowe znaczenie ciężarówek, artylerii i lotnictwa[15]. Na walkach tej kampanii odcisnęli swe piętno również wielcy przywódcy obu stron konfliktu. Dla Hitlera była ona ważna, ponieważ gwarantowała dalszy udział Włoch w wojnie i wiązała siły brytyjskie na Środkowym Wschodzie. Nie mogła jednak równać się z jego tytanicznymi zmaganiami ze Związkiem Radzieckim. Dla Churchilla na tym etapie wojny kampania w Afryce była jedynym teatrem lądowych i powietrznych działań

wojennych, na którym pokonane siły Wspólnoty Brytyjskiej mogły podnieść się, ruszyć do walki i odzyskać dumę.

Do nadejścia lata 1942 roku obie strony, prowadząc takie rozważania, umieszczały kolejne pionki na północnoafrykańskiej planszy. Jeśli wziąć pod uwagę ogólną sytuację wojenną w owym czasie, wydaje się dziwne, że niemieckie najwyższe dowództwo nadal wysyłało generałowi Rommlowi *jakiekolwiek* kolejne oddziały wojska i jednostki pancerne. Duże wrażenie robi też fakt, że wówczas znacznie już lepsze dywizje i pułki włoskie, w tym dywizja pancerna Ariete, dywizja spadochronowa Folgore i pułki bersalierów, trenowały i walczyły zgodnie ze standardami Wehrmachtu[16]. Jednak w tamtym okresie Churchill postawił prawie wszystko na zwycięstwo w Afryce Północnej, nawet jeśli miało to oznaczać wysłanie jedynie niewielkich wzmocnień do Azji Południowo-Wschodniej i praktycznie ograniczenie wszelkich działań w Birmie. Gdy alianckie konwoje okrążały Przylądek Dobrej Nadziei i wypływały na Ocean Indyjski, wojskowe transportowce i statki handlowe wyładowane czołgami, myśliwcami, ciężarówkami, dżipami i innym sprzętem na ogół kierowały się w stronę Morza Czerwonego, a nie do Zatoki Bengalskiej.

Kulminacyjna bitwa o Egipt wcale nie zaczęła się w bezchmurną, księżycową noc 23 października 1942 roku, gdy artyleria 8. Armii otworzyła ogień na całą linię niemieckich i włoskich dywizji stojących zaledwie kilka kilometrów dalej na zachód. Ta walka, która przeszła do legendy i zbiorowej pamięci Brytyjczyków, stanowiła trzeci etap przedłużającej się kampanii. Kampanii, która rozpoczęła się, gdy ponaglany przez Hitlera generał Rommel zaatakował w połowie lata, aby odbić z rąk Brytyjczyków Kair i być może resztę Środkowego Wschodu.

Napoleon próbował dokonać tego samego półtora wieku wcześniej, ale jego wyprawa była zbyt podatna na ataki z morza, a zatem i floty wojennej Nelsona. Tym razem okupanci Egiptu nadeszli drogą lądową. Jednak i oni mieli słabe punkty.

Wstępna potyczka, pierwsza bitwa pod Al-Alamajn, trwała przez cały lipiec 1942 roku i pod wieloma względami była niezwykła. Niemieckie oddziały pancerne i piechota zachowały przewagę na polu walki, nawet gdy mnożyły się przeciwności. Nieco wcześniej Afrika Korps zadał poważne straty znacznie większym siłom brytyjskim pod Tobrukiem, wycofał się na zachód, aby zająć miasto (ku ogromnej wściekłości i rozpaczy Churchilla), odepchnął kontratakującą 8. Armię na pustynię, a następnie kontynuował nieustępliwy marsz na wschód z niewielką liczbą czołgów. Był to blitzkrieg w najlepszym wydaniu, być może równie imponujący jak przebicie się Guderiana we Francji w maju 1940 roku. Należy zauważyć, że niemieckie lotnictwo wciąż odgrywało niszczycielską rolę – pomagało sparaliżować „układ nerwowy wroga” i wprowadzić jego obronę w błąd. Czołowe oddziały Rommla dotarły do brytyjskich pozycji obronnych na zachód od Kairu, zanim wiele z wyczerpanych batalionów południowoafrykańskich, nowozelandzkich i brytyjskich wycofało się, aby połączyć się z 8. Armią. Niemieckie oddziały również były u kresu sił, a ostrożny brytyjski generał Claude Auchinleck cieszył się, że udało mu się utrzymać linie i dostał nowe, uzupełniające siły. Gdy 3–4 lipca 1942 roku dynamiczny (choć chwilowo bardzo chory) feldmarszałek Rommel ponownie poprowadził Niemców naprzód, Afrika Korps miał zaledwie 26 czołgów gotowych do działania. Tego wieczora (4 lipca) w jednym z najbardziej wymownych listów do żony feldmarszałek napisał: „Sprawy, niestety, nie idą tak

dobrze, jakbyśmy chcieli. Opór jest zbyt silny, a nasze siły – wyczerpane”[17]. Jak zawsze, potwornie brakowało paliwa, co ograniczało mobilność jego oddziałów pancernych. Co gorsza, eskadry Luftwaffe zostały przeniesione na front wschodni, co było doskonałym przykładem szaleństwa polegającego na próbie walki na trzech frontach jednocześnie.

„Opór jest zbyt silny, a nasze siły – wyczerpane”, to kluczowe stwierdzenie w jego relacji. We wszystkich wojnach błyskawicznych oddziały mkną przez przestworza, morza i rozległe tereny, niestety później tracą koncentrację, zwartość, siłę – to kwestia zwykłych praw fizyki. Faktem jest, że nadmiernie rozciągnięte w terenie oddziały Afrika Korps zaczęły napotykać zbyt silny opór: coraz większej liczby brygad z Wielkiej Brytanii, Australii i Nowej Zelandii, z dywizji indyjskich, z Południowej Afryki i innych, coraz większej liczby alianckich samolotów taktycznych oraz coraz liczniejszych średnich i ciężkich dział i moździerzy Royal Artillery, która w końcu mogła pokazać swoje możliwości[18]. Nieliczne, jeśli w ogóle jakiekolwiek, z tych nowych alianckich jednostek piechoty zmechanizowanej były tak mobilne i miały tak piorunująco skuteczny charakter jak choćby zredukowany batalion niemiecki. Jednak były po prostu zbyt liczne i zbyt dobrze wyposażone, by dało się je odeprzeć. Dywizje Wspólnoty Brytyjskiej poniosły fatalne klęski i straty, które aż do dziś wydają się głęboko zawstydzające. Ale się nie załamały – i dlatego właśnie druga bitwa w tej trylogii jest jeszcze interesująca i bardziej przemawia do wyobraźni.

Miała ona miejsce na długim pustynnym grzbiecie, zwanym Alam Halfa, ciągnącym się na południe i wschód od Al-Alamajn. Nadmorski region był gęsto zaminowany, pełen pułapek na czołgi i umocnionych, dobrze okopanych

oddziałów. Dlatego feldmarszałek Rommel uznał, że może uderzyć tylko na południowy odcinek alianckich umocnień obronnych. Przeprowadził to uderzenie, ale jego atakujące jednostki zostały zatrzymane przez głębokie i rozległe pola minowe (często dowódcom atakujących oddziałów zajmowało trochę czasu odkrycie, że to, co wyglądało na niegroźny teren, było silnie zaminowane) oraz samą siłę oporu przeciwnika. Nowo mianowany generał Montgomery[19] odczuwał zadowolenie, posyłając kolejne brygady na stanowiska na wzgórzach Alam Halfa, natomiast feldmarszałek Rommel mógł jedynie patrzeć, jak jego coraz szczuplejszym siłom kończy się paliwo, co było powszechnym przekleństwem tak wielu niemieckich i japońskich armii (jak na ironię, w tej kampanii wielokrotnie potwierdziło się, że Niemcy i Japonia nie mają wystarczających zasobów ropy naftowej, aby stać się prawdziwie niezależnymi wielkimi mocarstwami, co już przed wojną było powodem ich frustracji). W końcu na początku września feldmarszałek Rommel wycofał się na zachód. Brytyjczycy, ku zaskoczeniu niektórych niemieckich generałów, celowo nie podążyli jego śladem. Jak stwierdził Liddell Hart, była to bitwa, która „nie tylko została wygrana przez stronę broniącą się, ale rozstrzygnięta jedynie za pomocą działań obronnych, bez żadnej kontrofensywy – ani nawet jakiejkolwiek poważnej próby przeprowadzenia kontrofensywy”[20]. Czas na kontrnatarcie miał dopiero nadejść.

Należy tu zwrócić uwagę na ważną kwestię militarno-techniczną, zwłaszcza gdy rozważa się wpływ działań ofensywnych niemieckich jednostek pancernych na dalszy przebieg wojny. Wszystkie dowody wskazują, że zacięty atak czołgowy Afrika Korps został powstrzymany nie tyle przez brytyjskie czołgi (matildy, granty i shermany) czy

regularną piechotę, ile przez dwa znacznie mniej romantyczne środki obronne: hektary pól minowych i specjalne bataliony przeciwpancerne uzbrojone w dużą liczbę dział i granatników przeciwpancernych. Mina lądowa – dziś przez wiele osób uznawana za jedną z najgorszych broni – ze względu na niewielkie rozmiary miała wyjątkową zdolność do zatrzymywania szybkich pancernych ataków wroga albo przynajmniej zmuszała go do przemyślenia swoich decyzji[21]. Atakujący musiał oczyścić pole minowe, które mogło ciągnąć się przez nawet 8 kilometrów w głąb, albo był zmuszony do wybrania niezaminowanej drogi, ale obsadzonej głęboko okopanymi – zarówno naprzeciw nacierających czołgów, jak i co gorsza, po obu stronach drogi – batalionami przeciwpancernymi, które niszczyły gąsienice i przebijały się przez cieńsze boczne ściany czołgów.

Nieefektowne i bardzo tanie w produkcji miny lądowe stały się więc ważnym wyznacznikiem sposobu i przebiegu mobilnych działań pancernych w drugiej bitwie pod Al-Alamajn. Rozległe pola minowe nie tylko znacznie ograniczyły swobodę manewru obu armii, ale generałowie Auchinleck i Montgomery, nakazując specjalistycznym jednostkom saperskim zakopać setki tysięcy min przed własnymi pozycjami obronnymi, mogli na przykład jeszcze bardziej zwęzić obszar operacyjny między depresją Al-Kattara a wybrzeżem Morza Śródziemnego. Gdy niemieckie oddziały próbowały oczyścić sobie drogę wśród min – a dokładniej mówiąc, *musiały* ją oczyścić – obrońcy mieli czas wzmocnić zagrożony odcinek frontu. Jednak tę samą przeszkodę napotkała 8. Armia, gdy przeszła do ataku, ponieważ feldmarszałek Rommel docenił miny (o czym można się też przekonać z relacji z przeprowadzonej przez niego kontroli Wału Atlantyckiego w 1944 roku) i również

nakazał licznie je rozkładać w piaskach Afryki Północnej[22].

W porównaniu z wielkimi bitwami na Pacyfiku, w północno-zachodniej Europie i na froncie wschodnim ta kampania na wybrzeżu Afryki Północnej, w której walczyły ze sobą siły imperium brytyjskiego i wojska niemieckie, odbywała się na niewielką skalę. Stanowiła jednak wspaniały poligon doświadczalny dla zachodnich wynalazców, którzy mogli wypróbować nowe sposoby osłabiania potęgi militarnej Niemiec na lądzie. Na przykład na tym polu bitwy wprowadzono do użytku dwa urządzenia najczęściej kojarzone z alianckimi sposobami rozminowywania. Jednym był trał przeciwminowy, kolejny z wielu wynalazków w arsenale generała Percy'ego Hobarta (patrz rozdział 4), a drugim – ręczny akustyczny wykrywacz min zbudowany przez wybitnego Polaka Józefa Kosackiego i bezpłatnie przekazany armii brytyjskiej[23]. Później armiom na całym świecie brak wykrywacza min w ich arsenale, tak jak i walka bez zaawansowanych radarów i urządzeń deszyfrujących, wydawał się absurdem. Podobnie jak wiele innych omawianych w tej książce nowatorskich broni aliantów, ta powstała w wyniku niewielkiego eksperymentu. Kosacki był wcześniej inżynierem, a po wojnie został profesorem Wojskowej Akademii Technicznej. W 1942 roku ten porucznik i technik specjalista w polskim oddziale armii brytyjskiej gorąco pragnął odwdzięczyć się Wielkiej Brytanii. Wszystko szczęśliwie się złożyło, a wykrywacz min powstał w odpowiednim czasie, aby saperzy generała Montgomery'ego mogli go użyć, gdy 8. Armia wreszcie przeszła do ofensywy.

Ze względu na ogromną liczbę czołgów, ciężarówek, artylerii i samolotów wysyłanych wówczas przez aliantów

na Środkowy Wschód w ramach uzupełnień, Al-Alamajn było prawdopodobnie ostatnią szansą feldmarszałka Rommla (i Hitlera) na pokonanie dowodzonych przez Brytyjczyków sił oraz na zajęcie Kairu i Kanału Sueskiego, które miały wielkie znaczenie strategiczne i symboliczne. Wycofanie floty śródziemnomorskiej na wschód we wrześniu 1942 roku i spalenie tajnych akt przed mieszczącą się w Kairze kwaterą główną na Środkowy Wschód (w maju 1940 roku będącą czymś w rodzaju Quai d'Orsay) świadczą o tym, że władze brytyjskie bardzo poważnie liczyły się z możliwością przebicia się Niemców. Nawet gdyby Niemcy nie odnieśli całkowitego zwycięstwa, silny cios mógł się okazać wystarczająco niszczycielski dla oddziałów generała Montgomery'ego w wypadku, jeśli feldmarszałek Rommel zdobyłby kontrolę nad luką między Al-Alamajn a depresją Al-Kattara i blokował ją przez następne lata. Dla generała Montgomery'ego (i Churchilla) ta kampania była też najlepszą okazją do zademonstrowania, że siły Wspólnoty Brytyjskiej potrafią pokonać niemieckie czołgi i piechotę na polu walki nie defensywnie jak obok Alam Halfa, ale nieustannie zmuszając do cofania się, nękając je, niwecząc próby utworzenia punktów oporu, biorąc coraz więcej jeńców do niewoli oraz spychając Niemców i Włochów w kierunku armii generała Eisenhowera na drugim końcu północnoafrykańskiego wybrzeża.

Przynajmniej raz teren wokół Al-Alamajn sprzyjał ostrożnym armiom brytyjskim. Analitycy wojskowi, przyjrzawszy się historii wojen lądowych od 1940 do połowy1942 roku, twierdzą nawet, że teren o takim ukształtowaniu był jedynym, na którym armie Wspólnoty Brytyjskiej miały duże szanse pokonać swoich bardziej doświadczonych niemieckich przeciwników. Drugim ważnym atutem generała Montgomery'ego była przewaga

liczebna – nie tylko sił frontowych, także większych zapasów paliwa i innych materiałów – oraz prawie całkowite panowanie w powietrzu. W tamtym okresie Luftwaffe miała znacznie mniejsze siły, a do baz egipskich licznie ściągały brytyjskie i amerykańskie dywizjony lotnictwa taktycznego. Aż 96 dywizjonów (około 1,5 tys. maszyn), którymi dysponował dowódca naczelny RAF-u na Środkowym Wschodzie, marszałek Arthur Tedder, stanowiło o wiele większą i nowocześniejszą flotę powietrzną niż przeciwstawione im zaledwie 350 samolotów włoskich i niemieckich. Dywizjony te mogły także zadawać znacznie silniejsze ciosy. Stacjonujące wokół Kairu bombowce średniego zasięgu wraz z siłami lotniczymi na Malcie bardzo zredukowały dostawy zaopatrzenia dla państw Osi przez Morze Śródziemne. Duże straty zadawały im też słynne brytyjskie okręty podwodne klasy U (mające bazy w wielkich jaskiniach w zatokach Malty). Włoskie statki handlowe, którym udało się przejść przez te blokady, były jeszcze bardzo narażone na ataki lotnicze z niskiego pułapu, gdy wyładowywały towary w porcie. Alianci często atakowali też linie zaopatrzenia państw Osi na wąskiej drodze wzdłuż wybrzeża. Ciężarówki i kierowcy byli ich ulubionym celem, natomiast feldmarszałek Rommel wykazywał zadziwiający brak zainteresowania logistyką armii i ograniczeniami dostaw.

Dzięki ulepszonej komunikacji radiowej na falach krótkich już wówczas jednostki 8. Armii na froncie mogły wezwać dywizjony myśliwców bombardujących, aby przeprowadziły bezpośredni atak na nieprzyjacielskie czołgi, dywizje zmotoryzowane i skupiska żołnierzy. Jeśli straty ostrzeliwanych z ziemi samolotów były wysokie, zawsze nadlatywały następne. Najważniejsze jednak było to, że siły taktyczne RAF-u, tak marne czy nawet

nieistniejące przez pierwsze trzy lata wojny, osiągnęły dojrzałość. Wicemarszałkowi lotnictwa, G. G. Dawsonowi, udało się poprawić dotychczasowy żałosny rekord sił lotniczych w naprawach i konserwacji maszyn. Przede wszystkim skoordynowane doktryny lotnictwa taktycznego opracowane przez Western Desert Air Force pod dowództwem marszałka lotnictwa Arthura Coninghama, czyli połączenie centralnego dowództwa za pomocą radarów i radiostacji z dowództwami armii i atakującymi dywizjonami, okazało się tak skuteczne, że oczywiście wprowadzono to rozwiązanie w późniejszych operacjach na Sycylii i w Normandii[24].

Generał Montgomery, który miał zapewniony przez lotnictwo taki parasol ochronny i wiedział, że kolejne posiłki będą co tydzień przypływać Kanałem Sueskim, dopóty nie uległ żądaniom Churchilla oczekującego przystąpienia do działania, dopóki nie był w pełni gotowy. Dopiero 23 października 1942 roku generał Montgomery rozpoczął nawałnicę, nakazując otworzyć ogień zaporowy z ponad tysiąca dział. Jeśli – jak przyznaje większość ekspertów – artyleria była królową pól bitewnych podczas toczonych do upadłego walk, charakterystycznych dla drugiej połowy II wojny światowej, to przewaga liczebna aliantów i ich siła ognia były wówczas prawie tak wysokie jak ich przewaga w powietrzu (konkretnie: 2,3 tys. sztuk brytyjskiej broni artyleryjskiej przeciw 1350 po stronie państw Osi, z czego 850 stanowiły bardzo słabe działa włoskie). Co więcej, pułki artyleryjskie 8. Armii zostały wówczas nareszcie połączone w silne grupy, a nie – rozproszone po całym froncie. Wzmocniona i wielonarodowościowa armia generała Montgomery’ego (obejmująca dywizje lub brygady brytyjskie, australijskie, nowozelandzkie, południowoafrykańskie, indyjskie, polskie

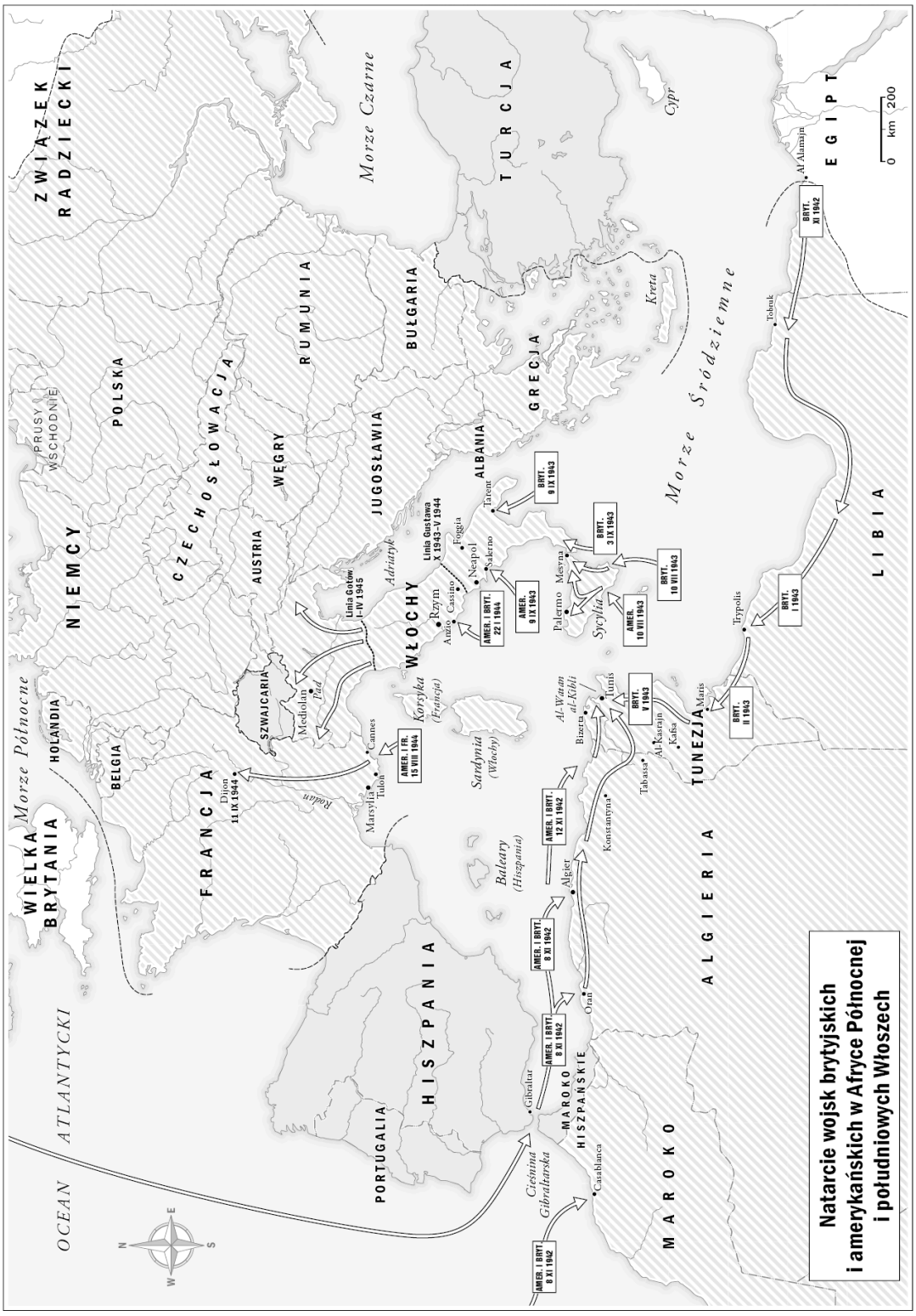
i Wolnych Francuzów) mogła rzucić do walki trzy razy więcej żołnierzy niż połączone włosko-niemieckie siły feldmarszałka Rommla. Wojska pancerne generała Montgomery’ego liczące ponad 1,2 tys. czołgów, w tym 500 potężniejszych shermanów i grantów, zdecydowanie dominowały nad niemiecko-włoskimi pułkami pancernymi pod względem siły ognia, zasięgu i uzbrojenia. Jednak ciągnące się daleko w głąb niemieckie pola minowe znacznie spowolniły przebieg bitwy, a żmudne ich oczyszczanie przez 8. Armię pozwoliło feldmarszałkowi Rommlowi zorientować się, gdzie ma rozmieścić plutony uzbrojone w nieliczne, ale niezwykle skuteczne działa przeciwpancerne kalibru 88 mm.

Tym razem siła nieustępliwego nacisku generała Montgomery’ego spowodowała, że linie państw Osi się ugięły. Brytyjskie czołgi jeden po drugim były niszczone przez niemieckie miny, granatniki przeciwpancerne i osiemdziesiątki ósemki w proporcjach cztery do jednego, ale wciąż nadjeżdżały kolejne, bo Brytyjczykom łatwiej było znieść taki poziom strat. Włoskie i lekkie niemieckie czołgi zostały szybko zniszczone, lecz zapora ogniowa nie słabła, a dzienne ataki lotnicze zostały zintensyfikowane. 2 listopada, pod koniec tej bohaterskiej bitwy, w której prawie 200 brytyjskich czołgów zostało zniszczonych lub unieruchomionych, generał Montgomery nadal dysponował 600 czołgami, Rommel – tylko trzydziestoma. Wówczas Niemcy rozpoczęli odwrót, często zostawiając za sobą znaczną ilość mniej mobilnych sił włoskich. Dyscyplina Afrika Korps przez kilka następnych dni, podczas których postawione w stan alarmowy tylne straże toczyły ciężkie walki, osłaniając przedzierającą się większość niemieckich jednostek transportowych, zasługuje na podziw. Nie mogło

to jednak zmienić faktu, że Niemcy przegrali decydującą bitwę w Afryce Północnej[25].

W nocy 7 listopada, gdy feldmarszałek Rommel wykorzystał ulewny deszcz, aby ukryć odwrót swoich oddziałów z portu Marsa Matruh na zachód, na wybrzeżu Maroka i Algierii zaczęły lądować potężne alianckie siły inwazyjne, aby przeprowadzić operację Torch. Jeśli spojrzeć na sytuację szerzej, można powiedzieć, że siły niemieckie i włoskie w Afryce Północnej zostały wzięte w gigantyczne kleszcze. Wojska generała Eisenhowera spychały broniących się na wschód, a dywizje generała Montgomery'ego – na zachód, co doprowadziło do okrążenia Niemców w Tunezji na początku 1943 roku. Był to koniec niemieckiego blitzkriegu, przynajmniej na śródziemnomorskim teatrze działań wojennych.

Jednak Wehrmacht wciąż walczył. Brytyjska 8. Armia ostrożnie posuwała się za Afrika Korps wycofującym się dobrze znaną drogą z Sidi Barrani przez Tobruk do Bengazi, zamiast skwapliwie za nim podążyć, jednak powodem tej ostrożności były między innymi obawy, że zdziesiątkowane kohorty feldmarszałka Rommla w każdej chwili mogą zawrócić i zaatakować albo przygotować stanowiska, by zaatakować wojska Wspólnoty Brytyjskiej i narazić je na dotkliwe straty. Wówczas feldmarszałek Rommel wycofałby się jeszcze kawałek, zanim alianccy dowódcy zdążyliby ściągnąć duże siły powietrzne i pancerne do ataku na oddziały niemieckie, których by już tam nie było. Możliwe, że brytyjscy i amerykańscy dowódcy (lub większość z nich) czuli wobec Niemców zbyt wielki respekt, ale z zapisków wynika, że istniały ku temu obiektywne przesłanki.



Natarcie wojsk brytyjskich i amerykańskich w Afryce Północnej i południowych Włoszech

Wojska lądowe imperium brytyjskiego i Stanów Zjednoczonych zaczęły wypierać Wehrmacht z zajętych przez niego terenów od przeprowadzenia

ofensyw na obu końcach długiego północnoafrykańskiego wybrzeża. Po tych zwycięstwach ruszyły na Sycylię, a następnie przez cały, długi Półwysep Apeniński.

Być może Niemcy mogli znacznie odwlec to, co później zostało nazwane „oczyszczaniem Afryki", gdyby Hitler wcześniej dał feldmarszałkowi Rommlowi dywizje, których ten zażądał w Tunezji, gdy dowiedział się o inwazji aliantów w ramach operacji Torch, albo gdyby Rommel został uwolniony od komplikacji wynikających z tego, że formalnie podlegał dowództwu włoskiemu i że w ostatnich miesiącach rywalizował z nim generał Hans Jürgen von Arnim[26]. Niewątpliwie wyraźna przewaga liczebna aliantów w powietrzu, na lądzie i na wodzie w końcu by się ujawniła. Gdyby jednak klęska Niemiec w Afryce Północnej nastąpiła znacznie później, mogłoby to mieć poważne skutki uboczne, na przykład rzutować na planowane inwazje na Sycylii i we Włoszech oraz ewentualnie spowodować, że odżyłyby brytyjsko-amerykańskie spory, kiedy otworzyć drugi front we Francji. Szkodliwe interwencje Führera (tolerującego rywalizację Arnima z Rommlem, wysyłającego skąpe wzmocnienia, kierującego oddziały do Grecji z obawy przed aliancką inwazją w tamtym miejscu) przyniosły w tym momencie aliantom niespodziewane korzyści.

Gdy zachodni alianci ruszyli na południową Europę, wykaz niemieckich dokonań na lądzie przedstawiał się imponująco (patrz rozdział 4). Niemieckie dowództwo postanowiło nie przeciwstawiać się aliantom masowo lądującym na południu Sycylii, tylko utrzymać się w górach na północnym wschodzie wyspy i stawić opór powtarzającym się natarciom sił generała Pattona. Gdy nadeszła pora ewakuacji, Niemcy sprytnie prześliznęli się przez Cieśninę Mesyńską, ale nie zatrzymali się na zagrożonym „czubku włoskiego buta", gdyż groziło im, że

zostaną tam otoczeni. Wycofali się dalej na północ, gdzie mieli lepsze warunki do stawiania oporu. Utalentowany feldmarszałek Albert Kesselring (przekonawszy wątpiącego Hitlera, że taka strategia była możliwa) przygotowywał na całej długości Półwyspu Apenińskiego kolejne linie obrony biegnące od wybrzeża Morza Śródziemnego do wybrzeża Adriatyku w trudnym, skalistym terenie. Gdy armie brytyjskie i amerykańskie próbowały skrócić tę kampanię, lądując za linią frontu, niemiecka odpowiedź (w Salerno i Anzio) była ostra. Wszystkie takie kontrofensywy Wehrmachtu można było zatrzymać jedynie dzięki przytłaczającej przewadze liczebnej sił alianckich: całkowitej kontroli w powietrzu, użyciu wielu okrętów wojennych, zmasowanym bombardowaniom z krążowników oraz desantowaniu kolejnych dywizji armii. W bitwach we Włoszech alianci ponieśli znacznie większe straty w ludziach niż w jakiejkolwiek innej kampanii na Zachodzie[27].

Dywizje Wehrmachtu na frontach włoskich, a później północno-zachodniej Europy, borykające się z problemami wynikającymi z niewystarczającego zaopatrzenia, słabego wywiadu, utraty wsparcia z powietrza i stałych szkód spowodowanych obsesjami i interwencjami Hitlera, aż do końca wojny wykazały się wielką prężnością. Podczas II wojny światowej zaprawione w bojach niemieckie pułki i dywizje armii nie miały sobie równych pod względem wytrwałości i skuteczności operacyjnej. Można je było pokonać tylko dzięki przewadze liczebnej. Kilka lat temu amerykański ekspert wojskowy Trevor Dupuy podjął próbę systematycznej analizy wszystkich głównych bitew oddziałów armii Niemiec, Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych w trakcie kampanii w Afryce Północnej, we Włoszech i w północno-zachodniej Europie. Niemieckie

jednostki, praktycznie bez wyjątku, zwykle miały przewagę bojową od 20 do 30% (lecz nawet te oceny mogą być zbyt przychylne dla armii zachodnich)[28].

Jednak sama „przewaga liczebna” nie wystarczała. Pod koniec 1943 roku Brytyjczycy wprowadzili do walk w Afryce Północnej wiele modernizacji: lepszy radar, skuteczniejszy dekryptaż, znacznie lepszą organizację taktycznych sił lotniczych, w dużym stopniu poprawioną koordynację działań armii i RAF-u, nietypowe jednostki specjalne (Niemcy i Włosi nie mieli żadnych), potężniejsze i łatwiej dające się przystosować samoloty, trały przeciwminowe, akustyczne wykrywacze min i zwieńczający te wszystkie ulepszenia lepiej zintegrowany system kontroli i dowodzenia niż w czasie klęsk na Krecie i w Tobruku. Po głębokich przemyśleniach i wykonaniu ciężkiej pracy system ten został w końcu opracowany, a jego beneficjentem stał się Montgomery – oraz jego zespół propagandowy. Jeszcze przed bohaterskimi walkami na bezdrożach Związku Radzieckiego wydawało się, że niemiecki blitzkrieg uda się zatrzymać dzięki samej przewadze liczebnej i odpowiedniemu rozmieszczeniu oddziałów w głąb. Jednak liczniejsze oddziały potrzebowały też bardziej zaawansowanej broni i lepszej organizacji. Wprowadzenie ich zajęło armii brytyjskiej i RAF-owi wiele czasu, ale po fakcie Churchill odczuł ogromną ulgę.

Starcie tytanów

Wojna w latach 1941–1945, która szalała w rozległych zachodnich regionach Związku Radzieckiego – znana jako Wielka Wojna Ojczyźniana albo *Ostfeldzug* – była, jak stwierdzono w najczęściej czytanym haśle Wikipedii, „największym teatrem wojennym w historii”. Walki

> charakteryzowały bezprecedensowe okrucieństwo, totalne zniszczenia, masowe deportacje i ogromna liczba ofiar spowodowanych walką, głodem, zimnem, chorobami i masakrami. Front wschodni jako obszar, na którym zlokalizowano prawie wszystkie obozy zagłady i getta oraz gdzie odbyły się marsze śmierci i większość pogromów, był głównym miejscem Holokaustu. Z szacowanych 70 milionów zabitych podczas II wojny światowej ponad 30 milionów, w tym wielu cywilów, zginęło na froncie wschodnim. Wynik walk na froncie wschodnim miał decydujący wpływ na wynik II wojny światowej, gdyż stał się głównym powodem klęski Niemiec[29].

Mając przed oczami obraz kolosalnych zmagań i gigantycznego wysiłku wojskowego, czytelnik może zapytać, jaką rolę w tym wszystkim odegrali ludzie zajmujący się rozwiązywaniem problemów, naukowcy, inżynierowie i organizatorzy – ludzie środkowego szczebla. Gdy analizuje się po kolei rozmaite wyjaśnienia, w jaki sposób Związek Radziecki pokonał potężną nazistowską machinę wojenną, okazuje się, że rola tych ludzi była tak naprawdę kluczowa. W drugiej połowie tego rozdziału czytelnik znajdzie próbę wyjaśnienia, jak do tego doszło. Nie ma jednak wątpliwości, że w wojnie radziecko-niemieckiej w latach 1941–1945 w ekstremalnym stopniu ujawniła się brutalna siła, a jej użycie stanowi łatwe wyjaśnienie, dlaczego Wehrmacht przegrał.

Te zmagania były wyjątkowe, ponieważ nastąpiło w nich połączenie zmechanizowanej destrukcyjnej siły z walką w stylu azjatyckich hord. Walka o przetrwanie Słowian z Teutonami przeplatała się wówczas z rywalizacją coraz bardziej skomplikowanych i ciągle się zmieniających

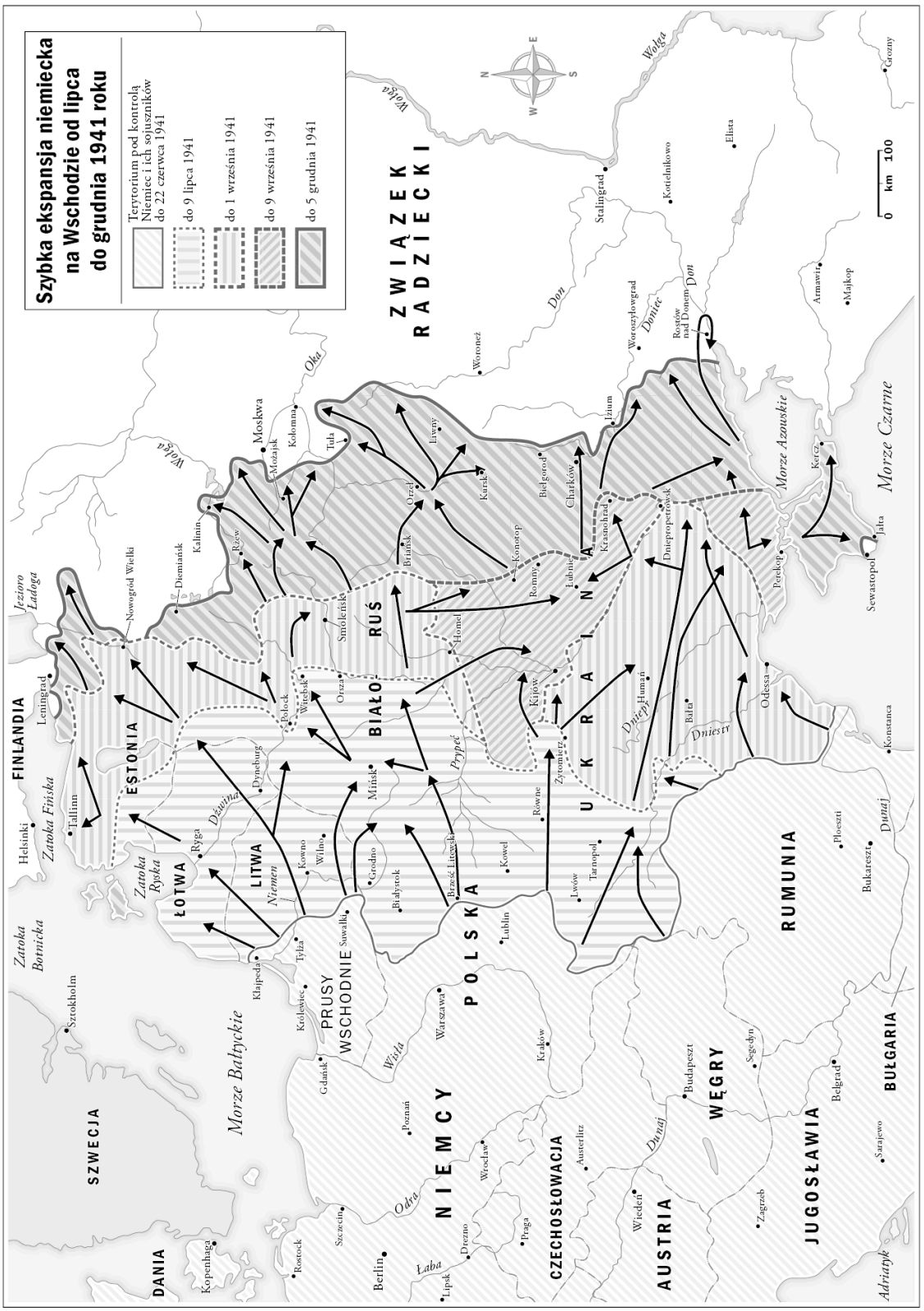
technologii. Nie był to już bój przeciwników, jak kawalerzyści, pikinierzy i łucznicy, o mniej więcej takim samym poziomie rozwoju technicznego. W *Ostfeldzug* zmierzyły się ze sobą dwa znacznie bardziej skomplikowane ustroje. Obie strony sięgnęły głęboko do swoich zasobów zaawansowanych technologii i zdolności produkcyjnych, aby skonstruować nowsze i lepsze uzbrojenie, które – miały nadzieję – pozwoli im zmiażdżyć wroga. I gdy każdy z przeciwników wprowadził nową broń na front, rzucał też do walki kolejne miliony ludzi potrzebnych do jej obsługi.

Rozważmy liczbę uczestników kampanii otwierającej operację Barbarossa i jej przebieg od czerwca 1941 roku do wiosny i lata następnego roku. W największej inwazji wszech czasów Naczelne Dowództwo Wehrmachtu (Oberkommando der Wehrmacht, OKW) wysłało na wschód około 110 dywizji, w tym 14 szybko przemieszczających się dywizji pancernych, a dane te nie uwzględniają znacznego udziału oddziałów ochotników i z państw satelickich, takich jak Węgry, Rumunia, Włochy i Finlandia. Dodatkowe dywizje czekały w pogotowiu, aż nadejdzie ich kolej, by w odpowiedniej chwili wkroczyć do walki. Udane operacje okrążenia pokazały, że blitzkrieg sprawdzał się nawet na mocno rozciągniętym polu walki: siły lotnicze broniących się oddziałów zostały zniszczone jeszcze na ziemi, czołowe linie ugięły się pod naporem ciężkiej artylerii i piechoty, a następnie armie pancerne przejechały przez dwa znacznie od siebie oddalone punkty, zakręciły i zamknęły okrążenie. Gdy na początku sierpnia upadł Smoleńsk, 310 tys. radzieckich żołnierzy trafiło do niewoli. Po zajęciu Kijowa w połowie września Niemcy zdobyli co najmniej 600 tys. jeńców wojennych, 2,5 tys. czołgów i tysiąc dział. W połowie października, gdy Rosjanie przegrali w kotle pod

Wiaźmą, na zachód od Moskwy, stracili 670 tys. wziętych do niewoli oraz tysiąc czołgów i 4 tys. dział[30].

Co mogło przerwać te nieustające ataki, rzeź i branie jeńców? Po pierwsze, pogoda. Latem 1941 roku natarcie niemieckie przyjęło typową formę: Luftwaffe zmiotła nieprzygotowane eskadry sił powietrznych Armii Czerwonej na ziemi, a następnie udzieliła wsparcia czołgom, ostrzeliwując i bombardując nieprzyjacielskie wojska. Kolumny pancerne robiły wyrwy w szeregach zdezorientowanego przeciwnika, spychały w jedno miejsce, aby go okrążyć (i wziąć do niewoli), a następnie, po uzupełnieniu paliwa i amunicji, ruszały dalej na wschód. Jednak w październiku i listopadzie tempo hitlerowskiego blitzkriegu znacznie spadło. Niemcy nie mogli nic poradzić na jesienne błota, po których wyjątkowo wcześnie przyszyły silne mrozy i opady śniegu. Jak na ironię, gdy zapanowała najmroźniejsza zima od czasu natarcia Napoleona w 1812 roku, żołnierze niemieccy wciąż byli ubrani w letnie mundury. Pod koniec października Grupie Armii „Południe” praktycznie skończyło się paliwo, silniki Diesla nie chciały zapalić, broń artyleryjska zamarzała, a żołnierze cierpieli wskutek licznych odmrożeń. Gdy nadeszła wiosna, sytuacja jedynie się pogorszyła z powodu niesławnych rosyjskich warunków pogodowych zwanych *rasputicą*. Wówczas śnieg topi się na powierzchni, ale woda nie odpływa ani nie wsiąka w ziemię, ponieważ jej głębsze warstwy są wciąż mocno zamarznięte. Każdej wiosny tego konfliktu około 60 centymetrów odmarzniętej gleby szybko zmieniało się w kąpiel błotną, w której tonęły zarówno niemieckie, jak i radzieckie armie. Jakieś 800 kilometrów od miejsca, z którego Wehrmacht wyruszył na wschód, przy liniach komunikacji i zaopatrzenia trudnych do utrzymania nawet

w okresie najlepszej pogody, Niemcy dosłownie utknęli w błocie.



Szybka ekspansja niemiecka na Wschodzie od lipca do grudnia 1941 roku

Dlaczego Niemcy tak bardzo rozciągnęli swoje wojska?

Po drugie, do załamania się operacji Barbarossa doprowadził po prostu kontratak Armii Czerwonej – nie najlepszy, niezbyt umiejętnie poprowadzony, nie dość silny, aby odeprzeć natarcie, ale wystarczający, by je spowolnić. Rosjanie palili własne stodoły i mosty, niszczyli lub zatruwali studnie oraz przegnali na wschód bydło i konie, a także przenieśli tam całe fabryki. W ręce wroga nic nie mogło wpaść. Po trzecie, Związek Radziecki wkrótce rzucił do walki więcej żołnierzy z zebranych w pośpiechu nowych dywizji lub z doświadczonych oddziałów przerzuconych z Dalekiego Wschodu, gdy stało się jasne, że Japonia najprawdopodobniej uderzy na południe, a nie na odległe, wschodnie regiony Rosji. W grudniu 1941 roku dla żołnierzy niemieckich, wyczerpanych i marznących w okopach na zachód od Moskwy, nie było chyba nic bardziej przerażającego od spotkania z pułkami ubranych na biało, przemieszczających się niczym duchy i zaprawionych w walkach na froncie mongolskim żołnierzy, którzy nacierali w śnieżnej zamieci.

Innymi słowy, choć zdobycze terytorialne Wehrmachtu były ogromne – do grudnia Niemcy pokonali tysiąc kilometrów – nie nastąpił przełom. Od pierwszych do ostatnich potyczek wojska niemieckie mające znacznie większe umiejętności taktyczno-operacyjne najwyraźniej nie doceniały siły przeciwnika. Ich dane szpiegowskie o Sowietach można określić jedynie jako beznadziejne. Dopuścili do tego, prawdopodobnie uznawszy swojego wroga za prymitywnego – nawet gdy stanęli naprzeciw takiego generała jak Gieorgij Konstantinowicz Żukow, który dwa lata wcześniej zadał poważne straty japońskiej Armii Kwantuńskiej w walkach na pograniczu radziecko-japońskim. Prowadzenie nasłuchu też niewiele pomogło, ponieważ Sowieci ograniczali komunikację radiową do

minimum, a Niemcy nie mieli szpiegów, którzy donieśliby im o wielu nowych dywizjach sformowanych i szkolonych na wschód od Moskwy. Tak więc niezależnie od tego, jak wielkie straty w pierwszych miesiącach Wehrmacht zadał siłom obrońców, okazało się, że walki się nie skończyły, nie ma punktu kulminacyjnego i nie ma upadku, tak jak było z Francją. W połowie sierpnia generał Franz Halder, szef sztabu generalnego wojsk lądowych, doskonale opisał ten dylemat w swoim dzienniku: „Nie doceniliśmy Rosji. Doliczyliśmy się 200 dywizji, a teraz naliczyliśmy ich już 360”[31]. I choć w tamtym czasie radzieckie dywizje były mniejsze od niemieckich, te liczby robiły szokujące wrażenie.

Działo się tak przez cały rok 1942 i na początku 1943 roku: Niemcy zwiększali wysiłki, aby okrążyć i zniszczyć rosnące armie radzieckie, lecz bez powodzenia. Cały niemiecki język wojskowy – mówienie o przełomie (*Durchbruck*) czy okrążeniu (*Einkreisung*) – wskazuje, że linie wroga były słabe albo dawało się wziąć nieprzyjaciela w kleszcze. Jednak pozycja obronna o długości 1770 kilometrów i głębokości 320 kilometrów – usiana zniszczonymi mostami, zatrutymi studniami, minami pułapkami i obróconymi w perzynę polami uprawnymi, a do tego klimat z letnimi upałami, jesiennymi i wiosennymi błotami oraz zimowymi śnieżycami – okazała się wcale nie taka krucha ani taka słaba. Prymitywne drogi w Związku Radzieckim i wytrzymałość jego mieszkańców od dawna przywykłych do ciężkich warunków życia działały na niekorzyść najeźdźców.

Po pierwszych niepowodzeniach pod Moskwą trudności, z jakimi Wehrmacht borykał się na Wschodzie, nasiliły jeszcze – podobnie jak na śródziemnomorskim teatrze działań wojennych – wielokrotnie wprowadzane przez

Hitlera i mające katastrofalne skutki zmiany kierunków natarcia. Co prawda, na północy kontynuowano oblężenie Leningradu (od września 1941 roku), choć przez fanatyczny opór mieszkańców miasta Niemcy utknęli w martwym punkcie, lecz jako główny cel strategiczny niemieckie dowództwo naczelne miało do wyboru ponowienie natarcia w kierunku Moskwy lub nową ofensywę na froncie południowym, w kierunku pól naftowych Kaukazu. Dysputy współczesnych historyków o zaletach niemieckiego marszu na stolicę wroga i silnego, szerokiego natarcia przez Don i Wołgę są równie zażarte, jak spory między niemieckimi generałami w 1942 roku. Poza dyskusją pozostaje fakt, że na skutek rozkazu Hitlera nakazującego przeprowadzić ofensywę na Stalingrad *oraz* zmasowane natarcie w kierunku Baku – czyli dwie ofensywy na południu – nastąpiło lekkomyślne i nadmierne rozciągnięcie wojsk niemieckich. Jak w takiej sytuacji, między innymi, utrzymać ciągłe dostawy amunicji, powiedzmy, z zakładów zbrojeniowych w Lipsku do odległego miasta na Kaukazie, takiego jak Grozny? Jak zapewnić osłonę powietrzną na całej tej trasie, skoro Luftwaffe zaczęła przegrywać w krytycznych zmaganiach z RAF-em w Europie Zachodniej, a także w Afryce Północnej i w regionie śródziemnomorskim? Co więcej, Trzecia Rzesza walczyła wówczas ze Stawką i jej generalissimusem, którzy odzyskali panowanie nad sytuacją i przekazali dowodzenie kampaniami w ręce uzdolnionych generałów – często znacznie młodszych od ich niemieckich odpowiedników.

Kolejne, decydujące kampanie, będące środkowym etapem wojny między Trzecią Rzeszą a Związkiem Radzieckim, miały miejsce mniej więcej od listopada 1942 do lipca 1944 roku: Stalingrad, Charków, Kursk, a potem zmasowane natarcie na zachód, czyli operacja Bagration.

Pierwsza z tych bitew była krwawą łaźnią, jeszcze bardziej walką na wyczerpanie niż bitwa o Moskwę. Bitwę stalingradzką można nazwać świadomie wybranym pojedynkiem dwóch bardzo agresywnych bokserów – ciosy miały być mocne, a cierpienia wielkie. Były też szanse na duże zwycięstwo. Bitwy pod Stalingradem i Al-Alamajn, które miały miejsce w tym samym czasie, można porównywać pod różnymi względami. Jednak najbardziej interesujące różnice nie zasadzają się na samej liczebności sił zaangażowanych w walkę po obu stronach, lecz wynikają z rozległości dostępnego terenu, a zatem i z możliwości operacyjnych. Pod Al-Alamajn, jak już wiemy, walczono na bardzo ograniczonym obszarze, na którym żadna ze stron nie mogła przeprowadzić ataku z flanki. Natomiast decyzje obu stron walczących pod koniec 1942 roku pod Stalingradem, aby zwyciężyć za wszelką cenę, przypominały wybór Francji i Niemiec, które postanowiły przetrzymać wielką, krwawą bitwę pod Verdun w 1917 roku. Tak naprawdę nie trzeba było stoczyć tej bitwy w tym miejscu – można było zrobić nowe otwarcie na którymkolwiek ze skrzydeł. Jednak nie pozwoliła na to nieprzeparta chęć po obu stronach, aby ją wygrać. Dlatego wielką bitwę stalingradzką toczono na przedpolu miasta, na jego tyłach, na jego terenie i wokół niego.

Jak na ironię, Stalingrad jest najlepszym przykładem *Kesselschlacht* w historii – z tym, że okrążona została armia niemiecka. Gdy czołowe jednostki Wehrmachtu biły się w zachodniej części miasta o zniszczone fabryki i ulice, z południa i północy nadciągnęły silne armie radzieckie i okrążyły całą 6. Armię generała Friedricha Paulusa i wiele innych oddziałów. Były to również intensywne zmagania woli dyktatorów. Hitler pchał swoje oddziały w kierunku miasta symbolu, Stalin odparł atak, a potem przeszedł do

okrążenia. Początkowo 6. Armia liczyła 300 tys. ludzi. Jednak 31 stycznia 1943 roku, ku wściekłości Hitlera i wbrew jego bezpośrednim rozkazom, poddało się zaledwie 90 tys. ocalałych. Późniejsze radzieckie natarcia na Kursk i Charków, choć jeszcze powolne, dały Wehrmachtowi szanse na wycofanie się z Kaukazu i przegrupowanie się. Z drugiej strony, Stawka wykazała się znacznie lepszym zrozumieniem, jak zmylić przeciwka, pozorując atak na jedną pozycję, a następnie uderzyć w innym kierunku, na prawdziwy cel. Nie bez powodu Liddell Hart wyjątkowo wysoko ocenia te natarcia jako potwierdzenie swojej teorii „niebezpośredniego podejścia”[32].

Niezmiennie zadziwia fakt, że na początku 1943 roku armia niemiecka zdołała ponownie przeprowadzić duże natarcie na wschód. Wykorzystała wówczas to, że Rosjanie musieli się przegrupować po dużej ofensywnej bitwie i czekali na nowe dostawy ciężarówek podarowanych im przez Stany Zjednoczone, aby mogli przewieźć nimi paliwo, amunicję, konserwy i części zapasowe z terenów położonych setki kilometrów dalej na tyłach. Przez pewien czas Niemcy cieszyli się z zalet znacznie skróconych linii frontu, które z ekstremalnie rozciągniętych zmniejszyły się do zaledwie poważnie wydłużonych. A dowódcy na froncie wschodnim, przede wszystkim feldmarszałek Erich von Manstein, korzystali z ożywienia w nazistowskiej gospodarce, jaką zapewnił Albert Speer, oraz z dostaw czołgów – tygrysów i panter, których co prawda produkowano mniej niż shermanów i T-34, ale i tak odgrywały znaczącą rolę na polu bitwy, zwłaszcza użyte w silnych formacjach. Do lutego 1943 roku dywizje pancerne Leibstandarte, Totenkopf i Das Reich, każda wyposażona w kilkadziesiąt nowych tygrysów, zostały zwolnione z centralnych odwodów i przeniesione na wschód

wraz z kilkoma nowymi dywizjami piechoty z Francji. Wszystkie te czynniki i twardy, zmarznięty grunt, po którym czołgi mogły przejechać średnio do 32 kilometrów dziennie, pozwoliły feldmarszałkowi Mansteinowi wysłać najszybciej przemieszczające się oddziały do kilka razy przechodzącego z rąk do rąk Charkowa. Miasto padło 14 marca, a korpusy pancerne SS wyeliminowały 32 tys. radzieckich żołnierzy. Armia Czerwona została odrzucona za Doniec, a następnie wczesnowiosenne roztopy wstrzymały wszystkie poważniejsze działania. Obie strony łapały oddech przed następną rundą. Niemcy rozgromili osiem z dwudziestu radzieckich korpusów pancernych. Feldmarszałek Manstein został faworytem Hitlera i jego najbardziej zaufanym dowódcą – przynajmniej na pewien czas[33].

Był to niezły wynik jak na armię czwarty rok z rzędu toczącą wojnę światową. Jednak, jak zaznacza Robert Forczyk, radzieckie korpusy pancerne zostały rozgromione, lecz nie zniszczone, a sam feldmarszałek Manstein był pod wielkim wrażeniem wytrwałej i finezyjnej obrony Armii Czerwonej. W tamtym momencie obie strony potrzebowały od trzech do czterech miesięcy odpoczynku na odbudowanie sił i przegrupowanie się. Musiały także poczekać, aż zrobi się cieplej i obeschną stepy. Przedstawiane w Berlinie i Moskwie argumenty, jak należy poprowadzić zbliżające się letnie uderzenie, były poważne i kontrowersyjne, ale najwyraźniej obaj dyktatorzy uważnie wysłuchali swoich dowódców. Uderzenie Armii Czerwonej najprawdopodobniej miało zostać poprowadzone na wybrzuszenie orłowskie na północy, a natarcie Wehrmachtu na równie kuszące wybrzuszenie kurskie usytuowane dalej na południu. Każda ze stron oceniała, gdzie rozmieścić ciężkie czołgi, gdzie ulokować sprzęt do budowania mostów, gdzie wytyczyć pola minowe i jak wykorzystać

swoje dość niewielkie powietrzne siły uderzeniowe. W pewnym stopniu przypominało to gigantyczną partię szachów.

Niemcy uderzyli najpierw, 5 lipca1943 roku, na Kursk. Ciężkie wojska feldmarszałka Mansteina (w tym dywizje pancerne i grenadierów pancernych) ruszyły od południa, a wojska feldmarszałka Günthera Hansa von Kluge – od północy. Przypuszczalnie była to kulminacyjna bitwa wielu kampanii błyskawicznych przeprowadzonych przez Wehrmacht podczas tej wojny – i najlepiej ukazująca jego słabość. Atakujące oddziały niemieckie natychmiast napotkały bardzo silny i głęboki opór, gdyż radziecki wywiad wojskowy wiedział, co nastąpi, i Stawka wcześniej ustawiła odpowiednio dodatkowe armie, aby wyprowadzić kontrataki. Walki były bardzo krwawe, a ich szczytowym punktem stało się całodzienne starcie radzieckiej 5. Armii Pancernej Gwardii z II Korpusem Pancernym SS 12 lipca w pobliżu wsi Prochorowka. Zostało ono opisane przez radzieckich propagandzistów i późniejszych autorów zachodnich jako największa bitwa pancerna wszech czasów. I zapewne nią była, o czym świadczą ogromna liczba użytych w niej czołgów, zwłaszcza po stronie radzieckiej (około 800). Nie ulegają wątpliwości natomiast dwa fakty. Po pierwsze, straty radzieckich oddziałów pancernych były znacznie większe niż niemieckich. Po drugie, Wehrmacht mimo wszystko zaniechał walki i porzucił pole bitwy, ponieważ siły niemieckie były zbyt małe i nie mogły się przebić. „Era Mansteina” na froncie wschodnim dobiegła końca. Choć statystyki strat są, jak zwykle w tej kampanii, bardzo przybliżone i ogólne, według najlepszych oszacowań w bitwie na łuku kurskim Hitler stracił ponad 50 tys. żołnierzy i 1,6 tys. czołgów. Kilkadziesiąt niemieckich

dywizji armijnych zostało całkowicie zniszczonych lub zdziesiątkowanych[34].

Dwa dni przed bitwą pancerną pod Prochorowką alianci zachodni wylądowali na Sycylii, co zmusiło Hitlera do poświęcenia uwagi frontowi włoskiemu – i wysłania tam wielu oddziałów. Dokładnie 12 lipca Armia Czerwona uderzyła na wybrzuszenie orłowskie na północy. Od tego momentu w szeregi Wehrmachtu wkradło się poczucie wyczerpania sił – struktury się załamywały, porzucano fronty (często mimo szalonych rozkazów Führera, aby się utrzymać na zajmowanych pozycjach), a zaprawione w bojach, lecz wyczerpane jednostki kończyły walki często z zaledwie jedną czwartą sprawnego wyposażenia. Wbrew nadziejom feldmarszałka Mansteina, że Rosjanie wykrwawią się w wielkiej bitwie pod Kurskiem i stracą zdolności ofensywne, ci nadal nacierali, tym razem z północy, z południa i na najważniejszym froncie środkowym. Stopniowo wiele oddziałów Wehrmachtu zostało wycofanych spod Leningradu, Krymu, Smoleńska i Kijowa. Do wielkiej operacji Bagration z czerwca 1944 roku było jeszcze daleko, ale ogólny trend był już dobrze widoczny: Rosjanie szturmowali, Niemcy stawiali opór, a następnie się wycofywali, wtedy Rosjanie posuwali się dalej.

Kiedy zatem nastąpiło odwrócenie biegu *Ostfeldzug*? Jeden z pisarzy stwierdził, że to klęska Niemiec pod Moskwą podczas brutalnych walk zimą na przełomie 1941 i 1942 roku była „największą bitwą” tej wojny[35]. Ten wniosek zapewne wprawiłby w zdumienie Stalina i Stawkę naprawdę poruszonych ogromem hitlerowskiego szturmu na Kaukaz, na południową część Zagłębia Donieckiego i na sam Stalingrad w drugiej połowie 1942 roku, a zatem dość długo po tym, jak Rosjanom udało się utrzymać Moskwę.

Większość współczesnych historyków uznaje ogromną klęskę armii niemieckich pod Stalingradem za początek końca – odwrócenie biegu (klasyczne dzieło Johna Ericksona na temat tych bohaterskich walk jest podzielone na dwa tomy *The Road to Stalingrad* (*Droga do Stalingradu*) i *The Road to Berlin* (*Droga do Berlina*). Tam, wśród zniszczonych magazynów nad Wołgą oraz fabryk i zakładów montażowych niegdyś wspaniałego Stalingradu, hitlerowska fala zaczęła się cofać. Znaczący artykuł R. M. Citino „The Death of the Wehrmacht" („Kres Wehrmachtu") upewnia nas, że koniec 1942 roku – z bitwą pod Al-Alamajn, straszliwymi bitwami na Kaukazie i bitwą stalingradzką – wyznaczył definitywny kres niemieckiej wojny błyskawicznej[36].

Jednak wiosną 1943 roku armie pancerne feldmarszałka Mansteina, jak się przekonaliśmy, powróciły z nową energią, aby zmiażdżyć czołowe dywizje radzieckie i zająć cały region Charkowa. Być może to skłoniło Stalina do zaakceptowania pewnego rodzaju wynegocjowanego pokoju w Europie Środkowej i Wschodniej. Choć z militarnego punktu widzenia było to imponujące osiągnięcie armii niemieckiej, z politycznego – nie miało sensu. W lipcu 1943 roku gigantyczna machina wojenna Hitlera przypuściła jeszcze większe natarcie na wschód. Celem operacji Cytadela było odcięcie zuchwałych armii radzieckich znajdujących się w wybrzuszeniu kurskim. Znamienne jest, że Erickson – mimo tego, który moment czasowy wybrał na cezurę dla swoich dwóch opasłych tomów – rozdział o bitwie na łuku kurskim zatytułował „Breaking the Equilibrium" („Wytrącenie z równowagi"), a ten poświęcony operacji Bagration latem 1944 roku – „Breaking the Back of the Wehrmacht" („Przełamanie obrony Wehrmachtu"). Sugeruje on zatem, że ostateczne odwrócenie biegu wojny

nastąpiło później, niż wskazują tytuły obu tomów jego dzieła i utrzymują autorzy wielu innych publikacji historycznych.

Kilka lat temu znakomity niemiecki ekspert od tej kampanii, Bernd Wegner, podniósł kwestię, czy w ogóle jest sens ustalania, na którym etapie nastąpiło odwrócenie biegu wojny. Czy w tych jej środkowych latach naprawdę da się wskazać taki moment przełomowy – Moskwę, Stalingrad, Kursk? To znaczy, czy stoczono taką bitwę, po której losy wojny definitywnie zaczęły toczyć się po myśli późniejszych zwycięzców?[37] Być może zamiary Hitlera od samego początku były skazane na niepowodzenie. Bez względu na to, jak bardzo reżim hitlerowski eksploatowałby gospodarkę własnego kraju i jak bardzo splądrował podbite terytoria europejskie, najprawdopodobniej nigdy nie dorównałby zasobom w pełni zmobilizowanego imperium brytyjskiego i Związku Radzieckiego. Jeśli uwzględnić, że po informacjach o wybuchu wojny na Pacyfiku Trzecia Rzesza wypowiedziała wojnę Stanom Zjednoczonym, szanse na to wydają się jeszcze mniejsze.

Wiadomo, że wielu wybitnych generałów niemieckich powoli zaczęło dochodzić do podobnego wniosku. Jednakże nieliczni spośród nich chcieli przerwać walkę czy sprzeciwić się Führerowi. Wystąpienie z propozycją wycofania się prawie zawsze groziło wybuchem furii Hitlera. Gdy w listopadzie i grudniu 1941 roku, po pierwszych dalekich natarciach przez Ukrainę i Rosję feldmarszałek Gerd von Rundstedt zasugerował, że z powodu zbliżającej się zimy oraz nadejścia nieznanej liczby dywizji radzieckich z Dalekiego Wschodu mądrzej byłoby się wycofać, skrócić linie i skonsolidować siły, został zdymisjonowany. Jego nazwisko rozpoczyna długą listę

niemieckich dowódców okresu wojny zwolnionych przez naczelnego wodza[38].

Dowódcy dywizji byli coraz bardziej zaniepokojeni masowymi i narastającymi trudnościami w transporcie i zaopatrzeniu. Jaki był sens wysyłania kolumn pancernych przez Ukrainę, gdy groziło im, że skończy się paliwo i amunicja, a gąsienice czołgów się zerwą (i wiele rzeczywiście uległo uszkodzeniu) setki kilometrów od ciągnących z tyłu zespołów remontowych? Ciężarówki Wehrmachtu były zmuszone poruszać się nielicznymi, słynącymi z kiepskiego stanu drogami gruntowymi, a powszechnie używane zaprzężone w konie wozy poruszały się bardzo powoli po bagnistych drogach, typowych dla radzieckich wsi. Bystrzy generałowie niemieccy byli też otumanieni działaniem Hitlera i OKW, którzy w sposób przewrotny zwiększyli liczbę dywizji niemieckich na froncie wschodnim, po prostu zmniejszając ich pierwotną liczebność i z dotychczasowych wydzielając „nowe”. Dlatego w okresie między upadkiem Francji a rozpoczęciem operacji Barbarossa z 10 dywizji pancernych zrobiło się ich dwa razy więcej, ale każda z nich była o połowę mniejsza. Podobnie było w przypadku dywizji piechoty zmotoryzowanej, które składały się wówczas tylko z dwóch pułków, zamiast z trzech[39]. Być może był to sposób, aby jednostki te łatwiej wykonywały manewry na polu walki, co zapewniało też dowódcom grup armii większą elastyczność. Budziło to jednak niepokojące wrażenie, że Führer utworzył nowe dywizje na papierze, natomiast wzrost liczebny Armii Czerwonej był faktyczny. (W sumie podczas wojny Sowieci powołali do wojska 30 milionów ludzi, z czego 10 milionów zginęło, a jeszcze więcej zostało rannych).

Ponadto każdy z generałów Wehrmachtu biorących udział w *Ostfeldzug* musiał sobie zdawać sprawę, że w 1942 roku

Trzecia Rzesza była zaangażowana w wojnę światową. Tylu ich kolegów ze szkół oficerskich służyło na Bałkanach, w Grecji, Afryce Północnej, Francji, Norwegii… Zatem Niemcy prowadziły wojnę na trzech frontach, a Związek Radziecki – tylko na jednym. Paul Carell trafnie zauważył, że aliancka inwazja w Afryce Północnej, po której Hitler wydał rozkaz zajęcia Francji Vichy w kryzysowym listopadzie 1942 roku, nastąpiła dokładnie w tym momencie, w którym Stawka zarządziła radziecką kontrofensywę pod Stalingradem. W dodatku wieść o lądowaniu aliantów zachodnich w Afryce Północnej i w regionie śródziemnomorskim spowodowała, że OKW wycofało na pewien czas część swoich najlepszych dywizji z bitwy pod Stalingradem[40]. Niemcy nie mogły być silne wszędzie, a Wielkiej Wojny Ojczyźnianej nie da się opisać w oderwaniu od wydarzeń mających wówczas miejsce w innych częściach świata, choć w piśmiennictwie radzieckim można zaobserwować taką tendencję. Szturm zachodnich aliantów na Afrykę Północną miał wpływ na walki pod Stalingradem, a inwazja na Sycylię rzutowała na bitwę na łuku kurskim. Dlatego dywizje, takie jak Leibstandarte, wraz z różnymi flotami powietrznymi Luftwaffe były przerzucane z frontu na front. Takie przemieszanie wojsk oczywiście nie mogło się wpisywać w teorię wojny błyskawicznej i nie wpisywało się. Jeśli spojrzeć na *Ostfeldzug* w kontekście globalnej walki o panowanie, widać, że mówienie o pojedynczej bitwie, takiej jak ta pod Moskwą czy Stalingradem jako o decydującym punkcie zwrotnym, może być mylące[41]. Z powodzeniem można argumentować, że walki na froncie wschodnim *były* kluczowe, nie wskazując żadnej bitwy jako decydującej dla wyniku całego konfliktu.

Te rozważania prowadzą nas do ostatniej zagadki – jak Niemcy prowadzili *Ostfeldzug* i do paradoksu „niemieckiego sposobu wojowania” po 1941 roku. Cała teoria i praktyka wojny błyskawicznej służyła temu, aby uniknąć statycznych walk i krwawych łaźni, znanych z I wojny światowej. Ten nowy rodzaj działań wojennych miał być inny, ponieważ zadaniem szybko poruszających się oddziałów zmotoryzowanych było zaskoczyć wroga i przebić się przez jego linie obrony, zniszczyć jego linie komunikacji na tyłach i zmusić go do poddania się. Jednak w sprzeczności z tą koncepcją szybkiego, eleganckiego i ekonomicznego sposobu prowadzenia kampanii stało fanatyczne przekonanie Hitlera, że atak na ZSRR musi być *Vernichtungskrieg* (wojną na wyniszczenie), po której nastąpi zajęcie ogromnych połaci gruntów ornych. Sprzeczny z nią był również okropny i fatalny hitlerowski zwyczaj rozstrzeliwania i głodzenia na śmierć jeńców wojennych, penetrowania nawet najmniejszych miejscowości w poszukiwaniu członków partii komunistycznej i Żydów oraz nierozsądnie złe potraktowanie milionów Ukraińców, którzy powitali wojska niemieckie jak wyzwolicieli. (Jak potoczyłaby się wojna, gdyby 40 milionów Ukraińców stanęło po stronie państw Osi?). Blitzkrieg miał być mądrzejszym sposobem wojowania, jak w 1939 roku w Polsce i w 1940 roku we Francji. Jednak na froncie wschodnim całkiem bezmyślnie zabrano się za jego realizację. Dlatego, jak zauważył jeden ze studentów zgłębiających przebieg tej wojny, mogło być tak, że „od początku istniał konflikt między środkami a celami”[42].

Wszystko to może prowadzić do wniosku, że wynik wojny na froncie wschodnim był z góry przesądzony. Niewątpliwie rozstrzygające były *wszystkie* ważniejsze walki w latach

1939–1945, w których użyto brutalnej siły; ważne były też przewaga liczebna oraz pogoda i odległości[43]. Istotną rolę odegrali także ludzie rozwiązujący problemy. Niektórzy radzieccy dowódcy polowi, kierownicy służb wsparcia, naukowcy i inżynierowie zareagowali na zmasowane działania wojenne w mądrzejszy sposób, a przykłady takich reakcji zostały przedstawione poniżej. Organizatorzy Armii Czerwonej, w konfrontacji z największym atakiem błyskawicznym w dziejach, wymyślili, jak działać skuteczniej od tych, którzy stosowali ten szczególny rodzaj walki. Związek Radziecki nie wygrał tej bohaterskiej wojny tylko dlatego, że rzucił do walki więcej ludzi niż wróg. Zwyciężył, ponieważ powoli opracowywał sposoby zatrzymania niemieckiego ataku pancernego, rozdarcia nieprzyjaciela na strzępy, a potem przejścia do ofensywy i odzyskania zajętych przez wroga terenów. Rosjanie – w przeciwieństwie, na przykład, do Amerykanów na Pacyfiku – odnieśli zwycięstwo w decydującej kampanii, gdyż wykorzystali cały zespół narzędzi, takich jak broń, taktyka i struktury dowodzenia, przez co byli nie do pokonania. Do zrozumienia, jak udało się zatrzymać niemiecki atak błyskawiczny na brzegach Wołgi i polach Kurska, konieczne jest przeprowadzenie dalszych badań.

Ciekawy przypadek czołgu T-34

Było wiele rodzajów broni, sposobów organizacji i technik, które pomogły Armii Czerwonej odwrócić bieg wojny na froncie wschodnim, ale kolejność, w jakiej należałoby je uszeregować pod względem stopnia ważności, jest zupełnie inna niż powszechne opinie na temat tego, które radzieckie rodzaje broni doprowadziły do klęski blitzkriegu. Bardzo długo autor, podobnie jak wielu historyków wojskowości, uważał, że czołg T-34 i jego późniejsze, udoskonalone

wersje, jak T-34-85, były najskuteczniejszą bronią użytą przez Sowietów do kontrataku. Taka opinia jest całkiem zrozumiała. Wychwalanie tego pancernego kolosa nie miało końca. „Najlepszy czołg wszech czasów”, „najbardziej uniwersalny czołg II wojny światowej” i „broń, która zaszokowała Niemców” to jedne z najczęściej padających określeń. Już w lipcu 1941 roku stojący na czele OKW generał Alfred Jodl odnotował w swoim wojennym dzienniku zaskoczenie tą nową i nieznaną *Wunderwaffe* – cudowną bronią wystawioną przeciw niemieckim dywizjom szturmowym[44]. Paul Carell w swojej powojennej książce „Hitler’s War on Russia” wspaniale opisał zaskakującą konfrontację samotnego T-34 z nacierającą grupą czołgów i piechoty Wehrmachtu 8 lipca 1941 roku w bitwie pod Siennem[45]:

> T-34! Teraz nadeszła kolej, aby front centralny poznał tę cudowną broń. […] „Bezpośrednie trafienie!”, krzyknął sierżant Sarge. Ale najwyraźniej Rosjanie nawet nie poczuli tego pocisku. Po prostu jechali dalej. Dwa, trzy, a potem cztery czołgi kręciły się wokół rosyjskiego w odległości 800–1000 metrów, strzelając do niego. Nic się nie działo. Potem stanął. Jego wieżyczka obróciła się. […] Została dostosowana do dział przeciwczołgowych. Działonowi strzelali zaciekle. Teraz wziął nad nimi górę.

Gdy trzy z tych mastodontów niespodziewanie utknęły w bagnach i zostały porzucone przez załogi, sam generał Guderian przyjechał, aby je obejrzeć. Według ówczesnych relacji odszedł milczący, zamyślony i zafrasowany[46]. Do czasu, gdy Niemcy wprowadzili znacznie cięższe czołgi, T-34 miały wyraźną przewagę nad czołgami Wehrmachtu

Mark III i Mark IV – przynajmniej w pojedynkach jeden na jeden.

Wrażenie, i powstała później legenda, że T-34 to wspaniały zwycięzca na polu bitwy, po wojnie zostało poparte przez świadectwa pokonanych niemieckich generałów. Dowódcy oddziałów pancernych, tacy jak generał Friedrich von Mellenthin, mówili: „Nie mieliśmy niczego podobnego", a feldmarszałek Ewald von Kleist stwierdził, że był to „najlepszy czołg na świecie". Zapisane przez generała Guderiana wnioski były dość ponure: „Aż do tej chwili mieliśmy przewagę pancerną, ale od teraz sytuacja się odwróciła. [...] Bardzo niepokojące". Cytujący te opinie autor publikacji poszedł o krok dalej i dodał: „Któż lepiej mógłby to ocenić?". To stwierdzenie zostało również bardzo silnie (a być może nawet bardziej przekonująco) poparte świadectwami czołgistów Armii Czerwonej. Wreszcie, z oczywistych względów propagandowych, w późniejszych latach Związek Radziecki mógł wskazać odnoszący zwycięstwa T-34 jako symbol socjalistycznego geniuszu i potęgi krajowego przemysłu. Wychwalana duża siła ognia tego czołgu z pewnością przekonała wielu zachodnich historyków, nie wspominając już o długiej liście zagranicznych ministrów obrony, którzy kupowali te maszyny jeszcze wiele lat po II wojnie światowej. Aż do 1996 roku różne wersje T-34 były nadal używane przez 27 krajów[47].

Bardzo prawdopodobne jest, że przez wzgląd na swoją reputację schwytani generałowie niemieccy mieli dobry powód, aby chwalić broń, której sami nie mieli, a dla radzieckiej propagandy po 1945 roku był to jeszcze lepszy powód, by wychwalać wspaniałe narzędzie wojenne Armii Czerwonej. Co prawda, możemy podawać w wątpliwość wartość źródeł tych opinii, niepodważalny pozostaje fakt, że

całe armie pancerne T-34 stanęły przeciw potężnym grupom pancernym Wehrmachtu pod Kurskiem w 1943 roku i że to wyczerpane dywizje niemieckie zeszły pokonane z pola walki. Bezsprzeczne jest również to, że na czele zmasowanych natarć Armii Czerwonej począwszy od lata 1944 roku, których kulminacją było zdobycie Berlina, umieszczono szybko poruszające się i ogromne kolumny radzieckich czołgów. Jednak żaden z tych późniejszych faktów nie oznacza, że T-34 był cudowną bronią stanowiącą klasę samą w sobie od chwili, gdy w lipcu 1941 roku pojawił się na polu walki. Prawda była taka, że pierwsze T-34 miały mnóstwo usterek konstrukcyjnych, były bardzo zawodne na polu bitwy i ucierpiał na skutek „chwiejnego" podejścia Stalina i Stawki do budowy czołgów ciężkich pod koniec lat 30. XX wieku. Rozwój tych niedoskonałych, ale potencjalnie wspaniałych maszyn bojowych miał więc wiele cech podobnych do historii bombowca B-29 Superforteca i myśliwców P-51 Mustang (patrz odpowiednio rozdział 5 i 2).

Jednak w przypadku T-34 prawdopodobnie było gorzej, jeśli wziąć pod uwagę długość prac projektowych nad tym czołgiem. Nawet najbardziej entuzjastycznie nastawieni jego admiratorzy z Zachodu przyznają, że miał źle zaprojektowaną wieżyczkę i brakowało mu radiostacji[48]. Co więcej, gdy rozpoczęła się operacja Barbarossa, Armia Czerwona miała tylko około tysiąca tych nowoczesnych czołgów, załogi batalionów nie przeszły na nich szkolenia, a gdy rzucano je do walki, rozpraszano je po całym froncie, przez co brakowało im siły uderzenia skoncentrowanych niemieckich kolumn pancernych. Ponadto nie współdziałały z piechotą radziecką, a zatem nie były kryte na flankach, i szybko kończyło im się paliwo[49]. Wreszcie całą produkcję i ulepszanie schematów konstrukcyjnych

niefortunnie przerwała inwazja niemiecka i spowodowana nią konieczność przeniesienia całych fabryk spod Leningradu i Charkowa daleko za Ural (na przykład Fabrykę Czołgów im. Klimenta Woroszyłowa nr 174 przeniesiono ponad tysiąc kilometrów dalej na wschód – z Leningradu do Omska). Do września 1942 roku nawet najsłynniejsze linie produkcyjne Stalingradzkiej Fabryki Traktorów (Stalingradzkij traktornyj zawod, STZ) im. Feliksa Dzierżyńskiego musiały przerwać pracę, gdy dywizje niemieckie zbliżyły się do miasta. Być może były to jedynie początkowe problemy, ujawnione w trakcie bitwy pod Stalingradem w 1942 roku lub późniejszej bitwy na łuku kurskim w 1943 roku. Jednak katalog usterek czołgów T-34 był znacznie obszerniejszy – i uporano się z nimi dużo później – a ich rzeczywista skuteczność bojowa w środkowych latach wojny była nierównomierna. W końcu czołgi te stały się wspaniałą bronią, ale nastąpiło to na samym końcu ich drogi do sukcesu.

Pochodzenie T-34 jest dość niejasne. Większość strategów wojskowych lat międzywojennych studiowało przypadki użycia czołgów przez armię brytyjską na froncie zachodnim w latach 1917–1918, a później usiłowało na bieżąco śledzić nowinki techniczne i literaturę futurystyczną na temat tej broni. Pojawiło się wiele propozycji modyfikacji mimo globalnego kryzysu finansowego i silnych sporów wśród wojskowych o roli czołgów w przyszłych konfliktach. To właśnie w tamtych niepewnych czasach legendarny amerykański wynalazca i wytwórca J. Walter Christie wyprodukował prototypowe zawieszenie czołgowe M1928. Armia amerykańska miała inne wymagania, lecz nietuzinkowy Christie odmówił wprowadzenia zmian do projektu i zwrócił się z ofertą do zagranicznych klientów, takich jak Polska, Wielka Brytania i Związek Radziecki.

Wówczas dwa z jego nowych czołgów (bez wieżyczek i w dokumentach opisane jak „traktory rolnicze”) zostały sprzedane rozwijającej się Armii Czerwonej. Nie było to tak nietypowe postępowanie, jak niektórym może się wydawać. Rosjanie nabyli także brytyjskie czołgi Vickers, a Brytyjczycy kupili projekt Christiego i wykorzystali go przy konstruowaniu swojego czołgu Cruiser Mk III[50].

Kilka elementów wynalazku Christiego zaintrygowało Armię Czerwoną. Był to pierwszy przykład użycia pochyłego pancerza (o nachyleniu 40%) na przedzie pojazdu, co znacznie zwiększyło jego wytrzymałość na ostrzał. Po drugie, Christie był geniuszem w projektowaniu nowoczesnych układów zawieszenia – najważniejszego elementu pojazdów terenowych. W zawieszeniach czołgów M1928 i M1931 zastosował sprężyny śrubowe. Mimo opóźnień spowodowanych czystkami stalinowskimi i nieporozumieniami wśród generałów Armii Czerwonej co do przeznaczenia czołgów radzieccy projektanci połączyli pomysły Christiego z projektami zakładów Vickers, tworząc własne modele hybrydowe: A-20, A-32, a później T-34.

Pod koniec lat 30. XX wieku najlepszy zespół projektantów pracował w biurze projektowym Charkowskiej Fabryki Parowozów (ChPZ) pod kierownictwem inżyniera Michaiła Iljicza Koszkina. Był to niezwykle utalentowany wynalazca i kierownik, którego zdanie brał pod uwagę Stalin w wewnętrznych sporach w Armii Czerwonej między zwolennikami czołgów lekkich i pościgowych a zwolennikami czołgów średnich i ciężkich. Mimo tych kontrowersji wprowadzono modyfikacje do powstającego modelu T-34. Silnik benzynowy zastąpiono nowym dieslowskim V-12. Otwartą kwestią pozostaje, czy rzeczywiście był on mniej łatwopalny od silnika benzynowego, a zatem mniej niebezpieczny w sytuacji, gdy

czołg został trafiony. Jednak z powojennych relacji wynika, że dzięki tej modyfikacji załogi czołgów Armii Czerwonej nabrały większego zaufania do tych maszyn. Ponadto, pochylony pancerz zastosowano ze wszystkich stron. Z perspektywy widać więc, skąd wziął się kształt współczesnych czołgów podstawowych. Wreszcie zamontowano większe główne działo kalibru 76 mm. Jazdy testowe prototypu T-34 na długich dystansach zimą na przełomie 1939 i 1940 roku (podczas których Koszkin zachorował na zapalenie płuc i wkrótce potem umarł) przekonały Stawkę do zwiększenia produkcji tych wozów bojowych[51].

Ta decyzja nie zapewniła jednak Armii Czerwonej żadnej cudownej broni w pierwszych dwóch latach wojny. Nadal dysponowała ona zbyt małą liczbą czołgów T-34 i źle ich używała (rozproszone zamiast skoncentrowanych). Większość załóg stanowili nowicjusze zabrani z gospodarstw rolnych i fabryk, zmuszeni do odbycia najbardziej podstawowego szkolenia wojskowego, a potem wepchnięci do dziwnego pojazdu, którym trudno było kierować. Często kazano im atakować trudne cele i wpadali w zasadzki, w których atakowano ich ze wszystkich stron. Nic dziwnego zatem, że w tych okolicznościach nie było widać przewagi T-34 (lepsze opancerzenie i lepsze zdolności manewrowe w błocie i śniegu) nad współczesnymi mu czołgami niemieckimi. Jednak w początkowym okresie wojny armie prawie wszystkich innych państw na świecie również borykały się takimi problemami „wieku dziecięcego” dotykającymi ich czołgi, torpedy, bombowce wysokiego pułapu i myśliwce dalekiego zasięgu. Podczas II wojny światowej rozwiązanie tych problemów było właśnie zadaniem ludzi środka.

Znalezienie sposobów usunięcia usterek technicznych w T-34 zajęło mnóstwo czasu. Niektórzy mogą sądzić, że do połowy 1943 roku, to znaczy do bitwy pod Kurskiem i osiem miesięcy po bitwie stalingradzkiej, problemy zostały już przezwyciężone, ale to nieprawda. Gdyby wszystko było w porządku, po co komisarz narodowy przemysłu czołgowego, Wiaczesław Aleksandrowicz Małyszew, wizytowałby Fabrykę Traktorów nr 112 tuż *po* bitwie pod Kurskiem, aby uskarżać się na słabą skuteczność T-34 niepotrafiących przebić niemieckich pancerzy oraz opłakiwać nieproporcjonalnie duże straty wśród czołgów radzieckich i niezmiernie potrzebnych załóg, które próbowały zlikwidować jednego tygrysa czy panterę?[52]. Widocznie, przynajmniej z tego punktu widzenia, czołgi T-34, nawet te wyjeżdżające z fabryk w połowie 1943 roku, wciąż nie były wystarczająco dobre.

Problem leżał w projekcie czołgu i jego wadach operacyjnych, które z oczywistych powodów trzymano wówczas w tajemnicy. Niedawno rosyjski historyk Aleksiej Isajew podsumował w języku angielskim zgromadzone po wojnie wspomnienia i wywiady z byłymi kierowcami, dowódcami i innymi członkami załóg czołgów T-34[53]. Wszyscy oni byli oczywiście bardzo dumni ze swoich pancernych rumaków, ale też uczciwie przyznawali, że miały wady, takie jak ciężko chodząca skrzynia biegów i sprzęgło, skłonność do przeciekania i ciasnota w środku. Ich świadectwa zostały potwierdzone przez zupełnie inne źródło, jakim jest radzieckie podsumowanie szczegółowych raportów projektantów, inżynierów i czołgistów ze słynnego poligonu wojskowego U.S. Army Proving Ground w Aberdeen, w stanie Maryland. Pod sam koniec 1942 roku Rosjanie przekazali tam egzemplarz T-34 przypuszczalnie po to, aby uzyskać raport z testów. Wszyscy Amerykanie

byli inżynierami, więc ich ocena jest przejrzysta, rzetelna i zrównoważona. Główny Zarząd Wywiadowczy[54], który przetłumaczył i podsumował wyniki tych testów dla Stawki, nie miał czasu na spory – w końcu Armia Czerwona była w środku bitwy stalingradzkiej i potrzebowała wszelkich przydatnych informacji, jakie mogła uzyskać[55]. Amerykańcy testerzy podziwiali sylwetkę T-34 o pochylonych ścianach (ciekawe, czy wiedzieli, że 14 lat wcześniej ich poprzednicy odrzucili ofertę Christiego), które były „lepsze niż te w amerykańskich czołgach". Spodobał im się „dobry i lekki" silnik Diesla i ubolewali nad faktem, że amerykańska marynarka wojenna zmonopolizowała dostęp do fabryk takich silników w Stanach Zjednoczonych. Działo było proste, niezawodne i łatwe w obsłudze, a przyrządy celownicze – „najlepsze na świecie". Dzięki szerszym gąsienicom T-34 wjeżdżał na stok szybciej niż czołgi brytyjskie i amerykańskie. Jednak w dalszej części podsumowania Głównego Zarządu Wywiadowczego następowała znacznie dłuższa lista usterek wykrytych w Aberdeen.

Filtry powietrza były godne pożałowania, więc duża ilość pyłu szybko dostawała się do silnika, przez co się przegrzewał, a potem następowało uszkodzenie tłoków. Pancerz był wykonany głównie z miękkiej stali i można było go lepiej wzmocnić stopami metali zawierającymi cynk. Z powodu słabej jakości spawów T-34 okropnie przeciekał podczas silnych opadów deszczu i przekraczania rzek, co powodowało uszkodzenie urządzeń elektrycznych, a nawet zamakanie amunicji. Amerykańscy testerzy z zakładów naprawczych wskazali także na słabości gąsienic (bolce i trzpienie były zbyt cienkie) i niską skuteczność filtrów powietrza w silniku, co prowadziło do ich zatykania prawdopodobnie dlatego, że rury wydechowe były

skierowane prosto w dół i spaliny wzbudzały ogromne chmury kurzu, w które wjeżdżały następne czołgi. Układ przeniesienia napędu był kiepski i zawodny, co przypuszczalnie unieruchomiło więcej T-34 niż nieprzyjaciel. Radiostacje działały źle, więc później zastąpiono je masowo kopiowanymi urządzeniami brytyjskimi. Nie istniał system komunikacji wewnętrznej między członkami załogi – jedynie dowódca stopą uderzał kierowcę w ramię. Wreszcie wieżyczka dowódcy, który po wybuchu bitwy miał zbyt wiele zadań do wykonania, była koszmarnie niewygodna i ciasna, a dźwignie i pedały chodziły tak ciężko, że przerzucanie biegów często wymagało uderzenia w odpowiednie miejsce młotkiem[56].

Listę potraktowano poważnie – radzieckie podsumowanie kończyło się dziewięcioma zaleceniami, a po każdym zamieszczono ocenę z Aberdeen. Trudność polegała na tym, że aby wprowadzić te zmiany, trzeba było wstrzymać produkcję czołgów w głównych zakładach w krytycznym okresie Wielkiej Wojny Ojczyźnianej. W nowych modelach mogły się pojawić nowe problemy i z pewnością konieczne byłoby przeszkolenie załóg. Zastanawiano się zatem, czy Związek Radziecki powinien znacznie zmniejszyć bieżącą produkcję dla korzyści długoterminowych, czy też powinien produkować obecny, wadliwy model czołgów, ponieważ w toczonych wówczas walkach była potrzebna każda dostępna broń? Między początkiem 1942 a końcem 1943 roku Armia Czerwona nie miała wyboru. Wysyłanie T-34 na front, nawet w obliczu nieproporcjonalnie dużych strat, było konieczne, jeśli Rosjanie chcieli zatrzymać hitlerowskie natarcie i doprowadzić do wykrwawienia się niemieckich armii pancernych. Poprawki konstruktorskie można było wprowadzić dopiero wraz z nadejściem wiosennych roztopów i jesiennych deszczy, gdy błoto

ograniczało działania wojenne. Nic dziwnego zatem, że czołgi radzieckie wciąż przegrywały pod Kurskiem i że Małyszew ubolewał z powodu wysokiego współczynnika zabitych. Cóż jednak mieli począć kierownicy produkcji, skoro nie pozwolono im wprowadzić niezbędnych zmian projektowych tuż po bitwie stalingradzkiej? A w bitwie na łuku kurskim ujawnił się następny problem: nawet nowe działo T-34 kalibru 76 mm nie wystarczało przeciw tygrysom i panterom. Pilnie potrzebna była trzyosobowa wieżyczka, a także drążki skrętne w zawieszeniu do jazdy po nierównym terenie. Realistycznie patrząc, jedyne co mogły zrobić wszystkie fabryki T-34 zimą na przełomie 1943 i 1944 roku, to nadal produkować mnóstwo nieszczelnych czołgów.

Prawdziwe sukcesy T-34 nadeszły dopiero w pierwszej połowie 1944 roku – co ciekawe, równolegle z wprowadzeniem myśliwców P-51 Mustang do wojny powietrznej nad Europą Zachodnią. Nowsze radzieckie modele czołgów miały lepszą, mocniejszą konstrukcję, jeszcze większe działo kalibru 85 mm, przestronną, trzyosobową wieżyczkę z wewnętrzną komunikacją radiową, lepsze filtry powietrza i ogólny przepływ powietrza, znacznie ulepszony peryskop pozwalający na widzenie dookoła oraz mocniejsze i szersze gąsienice. Do podwyższenia skuteczności bojowej Armii Czerwonej przyczyniły się również służby pomocnicze, większa skuteczność zespołów naprawczych i szybsze, przewożone ciężarówkami transporty paliwa. Ponownie, jak w przypadku broni ze środkowego okresu II wojny światowej, zmiany pojawiały się stopniowo i dopiero wtedy, gdy okoliczności na to pozwalały i wyciągnięto wnioski z wcześniejszych trudnych walk. W tym przypadku pożądane udoskonalenia można było wprowadzić

w zakładach remontowych i fabrykach po wycofaniu się Niemców spod Kurska. Produkcja starszych modeli T-34 spadła jesienią 1943 roku, ale nie została całkowicie wstrzymana. Stopniowo przestawiano ją na imponujące nowe modele wozów pancernych, aby przygotować się do wielkich natarć w następnym roku.

Drugie istotne ulepszenie w latach 1943–1944 miało charakter taktyczny, a nie techniczny. Oddziałów czołgów T-34 nie używano we właściwy sposób przeciw zdeterminowanym obrońcom niemieckim. Nawet potężniejsze wersje T-34-85 zwykle przegrywały w pojedynkach jeden na jeden z tygrysami i panterami. Mimo przytłaczającej przewagi liczebnej Sowietów, do zniszczenia jednego nieprzyjacielskiego czołgu trzeba było użyć czterech radzieckich, na co dowódcy i załogi patrzyli z przykrością. Ponadto pod koniec 1943 roku Wehrmacht został wyposażony w groźne panzerfausty (granatniki przeciwpancerne) skuteczniejsze od wszelkiej radzieckiej ręcznej broni przeciwpancernej. Zawsze jeszcze przecież można było użyć min. Wdzieranie się do zajętych przez Niemców miast, zwłaszcza gdy linie niemieckie się skróciły, znacznie zmniejszało swobodę ruchu T-34. Pojawiło się zatem pytanie, dlaczego czołgom nie dać swobody albo przynajmniej nie utworzyć samodzielnie poruszających się brygad, które mogłyby krążyć wokół wroga i niespodziewanie uderzać w różnych miejscach? Dlaczego nie skorzystać z rad generała Guderiana przedstawionych w jego książce i oddziałom nowych, szybszych T-34-85 nie dać osobnego dowódcy? Taki oddział mógłby zrobić wyłom w słabszym odcinku linii nieprzyjaciela i pozwolić rozwinąć się „operacji głębokiej” (w Armii Czerwonej termin ten miał specjalne znaczenie). Doszło do tego w ostatnim roku walk na froncie wschodnim, gdy dywizje pancerne parły przez

Besarabię, Rumunię, południową Polskę i Węgry w kierunku Austrii.

Na początku 1944 roku, gdy ulepszone modele czołgów dotarły do zaprawionych w bojach radzieckich armii pancernych, a znacznie bardziej doświadczona i pewna siebie Stawka kierowała wielkim marszem na Berlin, czołgi T-34-85 rzeczywiście już zasługiwały na to, aby nazywać je najbardziej wszechstronnymi średnimi czołgami II wojny światowej. Nadal nie dorównywały tygrysom w walce jeden na jeden, ale miały większe zdolności manewru, zasięg i siłę ognia. W 1944 roku *de facto* czołgi wszystkich stron – amerykańskie, niemieckie i radzieckie – stały się bardziej śmiercionośną i skuteczną bronią, niż były zaledwie dwa lata wcześniej. To samo można było wówczas powiedzieć o radzieckich samolotach.

Historycy próbujący wyjaśnić rosnącą skuteczność bojowej Armii Czerwonej w starciu z hitlerowskim blitzkriegiem w latach 1942–1944 powinni zatem szukać innych przyczyn niż wprowadzenie czołgów T-34. Bo choć *nie* należy negować istotnej roli odegranej przez czołgi, jednak trzeba zdawać sobie sprawę, że ten znacznie ulepszony wóz bojowy był tylko jednym z rodzajów broni w arsenale radzieckim na tym decydującym i piekielnym polu bitwy.

Niszczyciele czołgów: działa przeciwpancerne i miny

Na początku maja 1945 roku marszałek polny Montgomery i marszałek Związku Radzieckiego Żukow spotkali się w Berlinie na uroczystościach i wzajemnym wręczaniu sobie odznaczeń. Nie będzie w tym nic dziwnego, jeśli ktoś zasugeruje, że mogli wówczas porozmawiać o swoich kampaniach przeciw wspólnemu wrogowi – faszystom. Kampanie, którymi dowodzili ci dwaj marszałkowie, miały

wiele wspólnych cech. Po pierwsze, doprowadziły do zatrzymania potężnego niemieckiego szturmu na lądzie, a potem, gdy nadszedł odpowiedni moment, zarówno alianci, jak i Rosjanie przeszli do kontruderzenia. Po drugie, obaj marszałkowie głęboko wierzyli w skuteczność wojny sytuacyjnej, co oznaczało zastosowanie broni „małej wojny”[57]: pocisków przeciwpancernych, pól minowych, rowów przeciwczołgowych i innych przeszkód terenowych utrudniających natarcie czołgowe, a dopiero później ruszanie do ataku. Bitwy pod Al-Alamajn i Kurskiem różniły się w kategoriach czasu, przestrzeni i liczb, ale w swej istocie wcale nie były tak odmienne. W obu przypadkach strona broniąca się zatrzymała nacierające wojska niemieckie i zadała im niepowetowane straty, po czym przeszła do nieustającego ataku, którego Niemcom nigdy nie udało się odeprzeć.

Waga, jaką Żukow przywiązywał do tworzenia rozległych pól minowych, dorównywała dbałości o takie pola, jaką wykazywali Rommel i Montgomery, a może nawet ją przewyższała (o ile mi wiadomo, dotąd żaden amerykański generał nie przejmował się wojną minową). Miny były tanie i łatwe do wyprodukowania w dużej liczbie. Łatwo też można było je przetransportować na teren walki, zakopać w ziemi i zamaskować, a ponadto tworzyć z nich wszelkiego rodzaju układy i wzory. Nie musiały zawierać na tyle silnego ładunku, aby zniszczyć nadjeżdżający czołg czy dżip. Wystarczyło, że uszkodziły gąsienicę lub koło. Były też miny przeciwpiechotne o mniejszym ładunku, ale dobranym tak, aby siła wybuchu zabiła lub raniła żołnierzy piechoty niemieckiej biegnących obok czołgów. Wreszcie, jak pokazały walki pod Al-Alamajn, pola minowe – a raczej próba przebicia się przez nie atakujących – dawały obrońcom czas na przygotowanie ruchów.

Ponownie, i na znacznie szerszą skalę, dowiedziono tego podczas bitwy na łuku kurskim, która może się mienić największą bitwą minową II wojny światowej. Marszałek Żukow i popierająca go Stawka, podobnie jak osiem miesięcy wcześniej Montgomery – wówczas jeszcze generał – byli dobrze przygotowani. Przebieg linii bitewnych na froncie wschodnim w czerwcu 1943 roku wskazywał, że w ponowionej i zmasowanej ofensywie niemieckiej, której wszyscy się spodziewali, Wehrmacht podejmie próbę okrążenia wybrzuszenia kurskiego i przeprowadzenia kolejnego *Kesselschlacht*. Zadaniem dobrze wyszkolonych i zażarcie walczących dywizji Wehrmachtu było wykonanie manewru kleszczowego. Zahartowana Armia Czerwonej miała im uniemożliwić ten manewr. A nic lepiej nie wstrzymywało szybkich ataków pancernych jak głębokie pola minowe.

Wiosną, jak opisał Mark Healy, Armia Czerwona rozłożyła dziesiątki tysięcy min na terenie całego wybrzuszenia, które wkrótce zakryła rosnąca latem pszenica. „Gęstość pól minowych, zwłaszcza między punktami umocnionymi, była wyjątkowo duża: średnio 2,4 tys. min przeciwpancernych na milę i 2,7 tys. min przeciwpiechotnych na milę”. Pasy obronnych pól minowych, starannie rozłożone przez nieocenione radzieckie jednostki saperów, miały – jak zanotował jeden z uczonych – od 25 do 40 kilometrów głębokości. Zatem całkowicie przekreślały szanse na błyskawiczne uderzenia pancerne[58].

W czasie i miejscu, w którym nie można było zatrzymać uderzenia pancernego za pomocą min, Armia Czerwona używała broni przeciwpancernej. Rosjanie, podobnie jak Brytyjczycy, od dawna mieli ogromne zaufanie do artylerii polowej, to znaczy kombinacji moździerzy lub haubic, ciężkich dział polowych i wyjących katiuszy

(wielogłowicowych rakiet ładowanych na ciężarówki Armii Czerwonej i odpalanych z nich). Służyła im ona do odpierania nieprzyjacielskich ataków, nacierania na linie wroga i rozrywania nieprzyjaciela na strzępy, zanim czołgi i oddziały piechoty ruszyły do walki. Pod Kurskiem Armia Czerwona użyła ponad 20 tys. dział i moździerzy, a zatem znacznie więcej niż miał Wehrmacht w tym okresie wojny. Wyjątkowo skuteczne okazały się armaty kalibru 85 mm o podwójnym zastosowaniu, ponieważ Armia Czerwona w końcu nauczyła się je ustawiać w duże grupy oraz umieszczać pojedynczo w rowach, betonowych budynkach oraz w tysiącach prefabrykowanych, a nawet przenośnych, betonowych bunkrach. W 1941 roku konstrukcja prawie całej tej broni, ofensywnej i defensywnej, była w powijakach. Jednak tę broń, podobnie jak pierwsze czołgi T-34, zawsze rozpraszano – „po odrobinie", jak lubi to określać John Erickson – a zatem nigdy nie wystarczało jej do ustabilizowania szerokiego, łamiącego się frontu.

Ponadto specjalnie zaprojektowano dwa rodzaje broni do unieszkodliwiania czołgów wroga. Pierwsza to prymitywna, ale skuteczna rusznica przeciwpancerna Diegtiariowa, czyli PTRD-41, z której zwykły pluton piechoty mógł strzelać do gąsienic czołgowych lub innych odsłoniętych części, a także do kierowcy. Choć w porównaniu z późniejszymi amerykańskimi bazookami i niemieckimi panzerfaustami ta broń wyglądała topornie, była skuteczna, ponieważ armia radziecka miała jej znacznie więcej niż jakakolwiek inna armia, a dowódcy oczekiwali, że plutony podejdą bardzo blisko do czołgów niemieckich. Armia Czerwona często zwyciężała w *Ostfeldzug* dzięki temu, że pod wieloma względami wciąż była prymitywna (dlatego pierwsze czołgi T-34, choć za pomocą lepszej broni Niemcy z łatwością je eliminowali z walki, stawały się źródłem części

zapasowych) i skłonna poświęcić więcej ludzi niż jakakolwiek inna armia. Dla Stawki uszkodzenie dwóch czołgów było warte utraty połowy plutonu[59].

Drugi rodzaj broni stanowiła znacznie potężniejsza armata przeciwpancerna. Początkowo było to długolufowe działo kalibru 45 mm (M-2) stosowane z różnym powodzeniem (wiele z nich zmiotły ze swojej drogi szybko przemieszczające się kolumny pancerne). Po nim wprowadzono armatę przeciwpancerną o większej sile ognia – kalibru 57 mm, czyli ZiS-2. Produkcja tych ostatnich, zaprojektowanych przez Wasilija Gawriłowicza Grabina i budowanych w rozległej Fabryce Artylerii nr 92 w Gorkim, rozpoczęła się w 1941 roku, została przerwana w 1942 roku, a później wznowiona (w większej liczbie), gdy Armia Czerwona przegrała w starciu jedynie z siłą obronną nowych panter i tygrysów, a jej dowództwo zdało sobie sprawę, że armaty kalibru 45 mm nie mają dostatecznej siły ognia. Armaty przeciwpancerne kalibru 57 mm zaczęły schodzić z linii produkcyjnych w czerwcu 1943 roku, na krótko przed niemiecką ofensywą na Kursk w dniu 5 lipca. Jeszcze raz podkreślę, że uderzające jest, jak późno ulepszone uzbrojenie wreszcie dotarło na linie frontu – dopiero w chwili, gdy w tej i innych kampaniach nastąpił przełom w wojnie. O tym właśnie starciu John Keegan mówi, że „Kursk można uznać za pierwszą bitwę, w której działo przeciwpancerne [...] odegrało przeznaczoną mu rolę – zmusiło do zmiany kursu i jeśli to było możliwe, niszczyło atakujące niemieckie czołgi bez uciekania się do pomocy wojsk wsparcia”[60].

Nie ma lepszego wyjaśnienia, jak Armii Czerwonej udało się poskładać wszystkie elementy razem przed zaciekłymi szturmami pod Kurskiem niż przedstawione przez Mary Kathyn Barbier. Napisała, że do początków lipca 1943 roku:

> Rosjanie zbudowali potężną linię, najeżoną bronią przeciwpancerną. Po pierwsze, ułożyli przeciwpancerne pola minowe, mające powstrzymać niemieckie czołgi przed dotarciem do głównej linii obronnej. Na linii dział przeciwpancernych Sowieci stworzyli serię punktów umocnionych najeżonych artylerią w miejscach, gdzie pojawienie się wroga było najbardziej prawdopodobne. Następnie połączyli indywidualne punkty oporu w obszary przeciwpancerne. A na każdym takim obszarze, obsadzanym przez jeden batalion, znajdowały się przynajmniej trzy kompanijne punkty oporu. W skład każdego z nich wchodziło od 4 do 6 dział przeciwpancernych, 15–20 karabinów przeciwpancernych, kilka czołgów i dział samobieżnych oraz pluton saperów mających atakować czołgi za pomocą min i granatów. Rosjanie przy tworzeniu pozycji przeciwpancernych głębokich na 30–35 km wykorzystali wszystkie dostępne rodzaje dział, łącznie z przeciwlotniczymi[61].

Rzecz w tym, że karabiny i armaty przeciwpancerne – a także cichsze od nich miny – musiały tylko uszkodzić nadjeżdżający czołg i nic więcej. Jeśli jego gąsienica została zniszczona, potwór był unieruchomiony, a jego zdolność atakowania – żadna. Ponadto, jak już odnotowałem, Wehrmacht miał trudności ze sprowadzaniem części zamiennych i nawet w tym okresie wojny najwyraźniej nie dostrzegł, że sprawna logistyka jest podstawą zwycięstwa.

Zajmujący się strategią polemista Fuller, mimo całego podziwu, jaki ma dla szybkich, dalekich uderzeń wojska, często zaznaczał, że przeznaczenie czołgów było czysto ofensywne, a rola piechoty – z natury defensywna. Problem

w tym, że Fuller i jemu podobni zakładali, iż szybkie pancerne natarcie zawsze będzie skuteczne, a zatem przeważą działania ofensywne. Tak jednak po prostu nie mogło się zdarzyć, gdy czołgi musiały się przebijać przez osiem kolejnych linii wokół Kurska albo wiele linii pod Al-Alamajn, gdy generał Rommel rozpoczął atak. Za tymi liniami czekały grupy nieprzyjacielskich czołgów, aby przypuścić kontratak dopiero wtedy, gdy nacierające kolumny pancerne straciły już co najmniej połowę początkowej siły uderzeniowej.

Z dokumentów historycznych wynika, że praktycznymi problemami, przed którymi stanął Wehrmacht w tym okresie wojny na froncie wschodnim, były: (1) braki zaopatrzenia w amunicję i paliwo, (2) zdradzieckie pola minowe oraz (3) skuteczne plutony przeciwpancerne Armii Czerwonej. Problem geograficzny polegał na tym, że nie istniały już żadne słabe miejsca, które można byłoby wykorzystać na wzór generała Guderiana. Nic dziwnego więc, że w oficjalnych dziennikach wojennych armii niemieckich uderzających na wybrzuszenie kurskie zarówno z północy, jak i z południa w lipcu 1943 roku stale przewijają się informacje, że armie te próbowały zmienić kierunek lub przejść na drugą flankę zawsze z nadzieją, że znajdą jakiś słaby punkt wroga. Nie było żadnego.

Wreszcie, począwszy od połowy 1943 roku, całe to radzieckie uzbrojenie miało jedną dodatkową zaletę – mobilność, jaką zapewniały napływające nieustannym strumieniem samochody ciężarowe Studebaker i wszędobylskie dżipy. Później, w okresie zimnej wojny, wzajemna niechęć i szowinizm doprowadziły do bezsensownej dyskusji o tym, jak bardzo albo jak niewiele Amerykanie „pomogli” Związkowi Radzieckiemu podczas wojny w ramach Lend-Lease Act. Bliskie prawdy jest

stwierdzenie, że większość pojazdów Armii Czerwonej (58% z 665 tys. radzieckich ciężarówek pod koniec wojny) zostało wyprodukowanych w tym kraju. Prawdą jest także to, że amerykańskie ciężarówki i dżipy były znacznie bardziej wytrzymałe i niezawodne, więc domagali się ich radzieccy dowódcy frontowi, ale używano ich wyłącznie do przewożenia dział i amunicji dla oddziałów bojowych. Natomiast ciężarówkami radzieckimi dowożono później zaopatrzenie i zabierano rannych. (Można tu zaobserwować doskonałą symbiozę: amerykańskie ciężarówki dostarczane przez brytyjskie konwoje morskie pomagały marszałkowi Żukowowi utrzymać mobilność na liniach frontu). Jak na ironię, w 1944 roku całkowicie zmotoryzowany radziecki pułk przeciwpancerny przypuszczalnie poruszał się znacznie szybciej niż pułk pancerny. Nie udało się tego osiągnąć żadnej innej armii[62].

W udanej obronie pod Kurskiem, a przez następny rok w nieustępliwym natarciu na zachód, dopomogły Armii Czerwonej trzy inne czynniki dające jej przewagę nad Wehrmachtem. Były to: zdolność budowania mostów, metody dezorientacji przeciwnika i pomoc dużych siatek partyzanckich. Pierwsze dwa to doskonałe przykłady zorganizowanego działania na średnim szczeblu zapewniającego rozwiązania palących problemów wojskowych. Jak, na przykład, przeprawiać trzy, cztery czy pięć armii radzieckich i ich ciężki sprzęt przez duże rzeki podczas stałego marszu na zachód i odbijania Eurazji po lecie 1943 roku? W następnym rozdziale została przeanalizowana historia brytyjskich i amerykańskich wysiłków, początkowo często udanych, których celem było pokonanie dużych akwenów i połaci lądu na wybrzeżu zajętym przez wroga. Było to również ogromne wyzwanie logistyczne dla każdej radzieckiej grupy armii (składającej

się z czołgów, samobieżnych dział, ciężkiej artylerii, wyrzutni rakietowych katiusza, ciężarówek, sprzętu dowództwa i innego) z powodu fizycznych przeszkód w postaci niezwykle szerokich rzek o brzegach porośniętych sitowiem, tak dobrze znanych z historii Rosji: Wołgi, Donu, Dniepru, Dniestru i Wisły.

Był to problem logistyczny, z którym Rosjanie – ze względu na położenie i historię swojego kraju – od wieków musieli się borykać. Na przykład w 1799 roku wybitny generał Aleksandr Suworow doprowadził całą armię w Alpy i niewątpliwie przekroczył po drodze wiele rzek. Choć konstrukcja pontonów nie zajmowała wysokiego miejsca na liście priorytetów w radzieckich dokumentach z lat 30. XX wieku dotyczących planowanego dozbrojenia, faktem jest, że 1 stycznia 1942 roku, gdy bitwa o Moskwę zbliżała się ku końcowi, Armia Czerwona miała już 82 bataliony wojsk saperskich i kolejne 46 osobnych batalionów mostów pontonowych, które okazały się niezwykle przydatne w ciągu następnych trzech lat marszu na Berlin. W styczniu 1944 roku Armia Czerwona miała co najmniej 184 bataliony wojsk saperskich i 68 batalionów mostów pontonowych[63]. Można odnieść wrażenie, że generalnie państwo radzieckie przywiązywało znacznie większą wagę do wojsk inżynieryjnych niż niemieckie dowództwo naczelne.

Problem logistyczny został rozwiązany przez biura projektowe Ludowego Komisariatu Obrony (Narodnyj Komissariat Oborony, NKO) powołane w trybie pilnym po rozpoczęciu przez Niemców operacji Barbarossa. (Ze względu na niedostępność archiwów nadal nie znamy wielu szczegółów i nie wiemy, kim byli ci konstruktorzy). Początkowo nie mogli oni zrobić zbyt wiele, ponieważ trudno było projektować i budować mosty pontonowe, gdy najeźdźcy zmierzali przez Mińsk, Kijów i Smoleńsk

w kierunku Moskwy. Jednak wiosną 1942 roku NKO wysłał pierwsze dość prymitywne, drewniane promy (prawdę mówiąc, po prostu tratwy), którymi można było przewozić przez rzeki żołnierzy oraz lekki sprzęt i które po powiązaniu tworzyły prowizoryczny i naprędce zbudowany most, a po rozmontowaniu używano je gdzie indziej. Te „parki mostów pontonowych" bazowały na prostym, wytrzymałym i masowo produkowanym sprzęcie. Dlatego radzieckie fabryki nigdy nie zbudowały odpowiednika amerykańskich jednostek amfibijnych do przewozu czołgów (Landing Craft, Tank; LCT). Jednak we wrześniu 1942 roku na front trafiły pierwsze egzemplarze nowego modelu mostu pontonowego TMP, a zatem w obliczu bitwy stalingradzkiej – w bardzo odpowiednim czasie. Przeszkolone załogi montujące mosty potrzebowały zaledwie trzech do pięciu godzin, aby przerzucić przez Wołgę – która miejscami ma ponad kilometr szerokości – most o całkowitej nośności 80 ton. Było to niezwykłe osiągnięcie[64].

W tym samym czasie inna grupa projektantów NKO i zespołów produkcyjnych pracowała nad specjalistycznym sprzętem, który miał być wykorzystywany w jednej z ulubionych taktyk Armii Czerwonej – kamuflażu, czyli *maskirowce*. Idea była równie stara, co sama walka. Scypion Afrykański Starszy, Fryderyk II Wielki, Napoleon i William Tecumseh Sherman wykorzystali techniki maskowania, a alianci zachodni mieli je z dużym powodzeniem zastosować przed lądowaniem i w jego trakcie w dniu D. Z dwóch oczywistych powodów Stawka uznała maskowanie za jeden z zasadniczych elementów radzieckiego natarcia w kierunku zachodnim. Po pierwsze, Rosjanie podzielali powszechną opinię o armii niemieckiej potrafiącej ostro i błyskawicznie zareagować, aby przeprowadzić natarcie na dowolnym froncie, i także czuli

przed nią respekt. Po drugie, atakowanie przez szerokie rzeki o szybkim nurcie to równie ryzykowne przedsięwzięcie jak lądowanie z przekraczaniem raf koralowych, ponieważ lądujący są narażeni na nieprzyjacielski ostrzał z brzegu. Istotne zatem było, aby uderzyć tam, gdzie nie ma wroga, albo w miejscu, gdzie jego linie są słabe. Dlatego NKO zajął się produkcją pomysłowego osprzętu – od siatek maskujących i sztucznych materiałów do maskowania terenu po atrapy czołgów, artylerii i innej dużej broni. Skonstruowano także fałszywe okopy, lotniska i obiecująco wyglądające zgrupowania czołgów. W terenie zajmowały się nimi specjalne kompanie maskujące przydzielone do każdego frontu Armii Czerwonej. Miały one podwójne zadanie: ukryć przed wrogiem miejsca, gdzie armia jest silna, oraz wprowadzić go w błąd, niewłaściwie wskazując mu punkty, z których atak nie powinien zostać przeprowadzony[65].

W udanym wdrażaniu tych technik mniej więcej od połowy 1942 roku znacznie dopomógł szybki rozwój radzieckich grup partyzanckich na terytoriach zajętych przez Niemców. Wówczas głupota, jaką było okrutne potraktowanie Ukraińców i innych grup narodowościowych przez hitlerowców w znienawidzonym imperium Stalina, zemściła się na niemieckim dowództwie naczelnym. Im ostrzej Niemcy reagowali na działania partyzanckie (masowe rozstrzeliwania, wieszanie na drzewach, palenie cerkwi), tym bardziej skłaniali ludzi – mężczyzn, kobiety i dzieci – do stawiania oporu. Najwyraźniej trudności, na jakie napotkał Wehrmacht, gdy wprowadzał represje na Krecie, w Grecji i w Jugosławii, niczego go nie nauczyły. Dlatego od Wielkiej Brytanii po Białoruś i od Norwegii po Rodos niemieckie siły zbrojne musiały nie tylko przeciwstawiać się natarciom aliantów, ale też reagować na

sporadyczne ataki na terenach już podbitych. Ludzie koordynujący radzieckie operacje specjalne, podobnie jak ich brytyjscy odpowiednicy, pracowali wytrwale, aby zaopatrzyć partyzantów w nieduże działa, dynamit i radiostacje oraz wysłać im ekspertów od materiałów wybuchowych. Gdy zaczęła się bitwa na łuku kurskim, około 100 tys. partyzantów rozpoczęło akcje sabotażowe i strzelanie z ukrycia. W czerwcu 1943 roku grupy partyzantów zniszczyły 298 lokomotyw, 1222 wagony kolejowe i 44 mosty w rejonie tyłów Grupy Armii „Środek". Był to niepokojący sygnał dla feldmarszałka Mansteina i innych generałów przygotowujących się do natarcia na Kursk. Rok później, tuż przed kolejną wielką ofensywą Armii Czerwonej (operacją Bagration, która została opisana niżej), partyzanci białoruscy zdetonowali dziesiątki tysięcy ładunków zamontowanych na liniach kolejowych i mostach, a następnie czekali na rozkaz zaatakowania plutonów, które odłączą się od niemieckiej armii po silnych, nokautujących uderzeniach Armii Czerwonej. Partyzanci mogli pomóc Armii Czerwonej, ale sami nie byli w stanie odwrócić biegu wojny na froncie wschodnim. Jak zauważył jeden z uczonych, największy wpływ wywarli, gdy główne armie radzieckie maszerowały już na Berlin[66].

Partyzanci dostarczali również niezmiernie dużo informacji o ruchach wojsk niemieckich. Często trudno było złożyć je w sensowy obraz, gdyż w latach 1943–1944 raporty nadchodziły od dziesiątek, jeśli nie setek grup partyzanckich. Stawka stanęła zatem przed podobnym problemem, co amerykańcy stratedzy przed Pearl Harbor – zbyt dużym „szumem informacyjnym". Zadaniem wywiadu radzieckiego najwyższego dowództwa było zdobycie konkretnych informacji: dokładnych terminów, liczb, linii pierwszego ataku, tras posunięć *Kesselschlacht* itd. Prawie

wszyscy – siatka szpiegowska Lucy w Szwajcarii, brytyjscy deszyfranci wiadomości nadawanych za pomocą Enigmy, Die Rote Kapelle, członkowie siatki szpiegowskiej Cambridge Five, schwytani jeńcy wojenni – pilnie donosili, że duża niemiecka ofensywa nastąpi w czerwcu lub lipcu 1943 roku. Czy to jednak wnosiło cokolwiek ponad to, co marszałek Żukow już wiedział? W samym maju Stawka została już trzykrotnie o tym ostrzeżona. Na początku lipca napięcie na froncie z trudem dawało się znieść. Wreszcie 5 lipca o godzinie 2:00 wysunięty pluton radziecki schwytał niemieckiego sapera oczyszczającego pole minowe. Marszałkowie Gieorgij Żukow i Konstanty Rokossowski natychmiast postanowili otworzyć zmasowany ogień wyprzedzający (uderzający jest kontrast z wymuszoną bezczynnością w dniach 21–22 czerwca 1941 roku). Zaczęła się bitwa o wybrzuszenie kurskie. Jednak nadal pozostaje niejasne, jaką rolę odegrał w niej wywiad, a spory uczonych na temat Kurska i wywiadu radzieckiego nie słabną[67].

Źródłem cennych dla Stawki informacji wywiadowczych były częste raporty zwiadu lotniczego, które od czasu bitwy stalingradzkiej znacznie się poprawiły. Z wielu oczywistych powodów obserwowanie z lotu ptaka pozycji wroga na ziemi i ruchów jednostek wojska (a nawet, co lepsze, robienie zdjęć lotniczych) to niezwykle przydatna metoda. Jej zaletą było to, że w miarę szybko można było otrzymać dane i dało się je skuteczniej zweryfikować niż wiadomości radiowe z lasów na Białorusi. Dzięki tym informacjom dowódcy radzieccy wcześniej zyskiwali szansę wprowadzenia zmian w rozmieszczeniu swoich sił, a Stawka – możliwość przemieszczenia armii rezerwowych. Raporty zwiadu lotniczego przydawały się też radzieckim siłom powietrznym do wyznaczania celów taktycznych misji lotniczych.

Panowanie Sowietów w powietrzu?

Podobnie jak w przypadku innych wspomnianych powyżej czynników, wzrost liczebny i rozwój możliwości Wojskowych Sił Powietrznych (Wojenno-wozdusznyje siły, WWS) Związku Radzieckiego nastąpił po roku 1942. Natomiast ocena ich skuteczności to już całkiem inna sprawa. Na ile istotny był wkład radzieckiego lotnictwa w kampanie na froncie wschodnim? Aby odsłonić prawdę, historycy muszą wziąć pod uwagę fałszującą ją propagandę z okresu II wojny światowej i późniejszej, zimnowojennej. Poza tym wiele archiwów radzieckich jest wciąż niedostępnych, a literatura wspomnieniowa – często nieprzekonująca. To z kolei zmusza do opierania się głównie na źródłach niemieckich. Mimo wszystko pewne sprawy są jasne.

Po pierwsze, niezbity jest fakt, że rola, jaką odegrały radzieckie siły powietrzne, była bardzo specyficzna, natomiast przed amerykańskim i brytyjskim lotnictwem postawiono dużo więcej zadań. Oczywiście nie było tam wojny powietrznej toczonej nad morzem, a zatem nie pojawiły się samoloty pokładowe, lotniskowce eskortowe ani niezbędna im eskorta. Nie nastąpiło budowanie na masową skalę potęgi lotniczej jak w przypadku Coastal Command. Nie tylko nie było samolotów, ale też i załóg, personelu naziemnego, baz lotniczych, służb wywiadowczych, kadry szkoleniowej, linii produkcyjnych, dostaw paliwa i amunicji, których alianci zachodni potrzebowali do stoczenia zawziętej, tytanicznej walki z U-Bootami. Związek Radziecki nie podjął też prawdziwego wysiłku, aby prowadzić strategiczną wojnę w powietrzu, a zatem nie wprowadził na masową skalę kosztownych, czterosilnikowych bombowców dalekiego zasięgu, które odgrywały główną rolę w amerykańskiej i brytyjskiej

wielkiej strategii. Radziecki wkład w walki powietrzne ograniczył się do dwóch posunięć: użycia myśliwców do obrony ziem radzieckich przed atakami Luftwaffe i uzyskania kontroli w powietrzu nad polami bitew oraz użycia sił taktycznych do bombardowania, ostrzeliwania, a także w inny sposób udaremniania działań Wehrmachtu w terenie w czasie natarcia sił radzieckich.

Nawet w tak ograniczonym zakresie trudno wypowiadać się o skuteczności radzieckich sił powietrznych – z dwóch powodów. Pierwszym z nich jest brak ogólnie przyjętej, fachowej oceny ich możliwości bojowych. Bez przeszkód można zaakceptować przekonanie, że osiągi wszystkich samolotów radzieckich stale rosły, zwłaszcza po 1943 roku, ale tak działo się na całym świecie. Trudniej natomiast potwierdzić prawdziwość twierdzeń wysuwanych pod koniec wojny i po jej zakończeniu, że na przykład, radziecki myśliwiec Jak-3 był równie dobry jak najnowsze spitfire'y. Powód jest prosty – te dwa samoloty nigdy nie zmierzyły się ze sobą w walce, a żaden nie brał udziału w długotrwałych walkach powietrznych jak bitwa o Anglię latem 1940 roku czy zmasowane operacje alianckich formacji myśliwców nad Europą Zachodnią od lutego do kwietnia1944 roku, których celem było zniszczenie eskadr Luftwaffe. Gdzie takie bitwy jak „wspaniały odstrzał indyków nad Marianami" (patrz rozdział 5), w których przewaga myśliwców Grumman F6F Hellcat nad japońskimi samolotami Zero była przytłaczająca? Jeśli to, czego dowiedzieliśmy się o czołgach T-34, może być jakąkolwiek wskazówką, to same statystyki dotyczące mocy silników i prędkości myśliwców radzieckich nie wystarczają do wydania oceny. Czy Jak-3 był lepszy od samolotów wroga w pojedynkach powietrznych? Nigdy się nie dowiemy.

Druga trudność, którą napotykają zajmujący się tą tematyką naukowcy, jest jeszcze większa. Jak ocenić stopniowy wzrost radzieckiej przewagi w powietrzu w ostatnich osiemnastu miesiącach Wielkiej Wojny Ojczyźnianej, kiedy to większość oddziałów myśliwców Luftwaffe i wszystkich asów lotnictwa przeniesiono do walk nad Europą Zachodnią? Gdy rozwijała się operacja Barbarossa, niemieckie siły lotnicze walczyły na trzech frontach (wschodnim, zachodnim i południowym), z tym że do końca 1942 roku połowa z nich – na Wschodzie. Później nastąpiły brytyjskie i amerykańskie bombardowania miast Trzeciej Rzeszy, zwłaszcza zniszczenie Hamburga przez RAF w lipcu i sierpniu 1943 roku, które szczególnie wstrząsnęło ministrem uzbrojenia i amunicji Albertem Speerem, ministrem lotnictwa i dowódcą Luftwaffe marszałkiem Hermannem Göringiem, generalnym inspektorem lotnictwa i dowódcą Luftflotte 5 Erhardem Milchem, generalnym inspektorem lotnictwa myśliwskiego Adolfem Gallandem i wieloma innymi. Wszyscy oni poczuli wówczas, że do obrony przemysłowego serca Niemiec należy wysłać znacznie większe siły, nawet jeśli trzeba będzie je przenieść z innych obszarów. Jak szczegółowo opisałem w rozdziale 2, amerykańskie i brytyjskie bombardowania Niemiec udało się osłabić, choć częściowo odbyło się to kosztem wycofania eskadr Luftwaffe ze Wschodu.

Liczba przenoszonych jednostek rosła na początku 1943 roku wraz z nasilaniem się alianckiej kampanii bombardowań Europy Zachodniej. Miało to znaczny wpływ na *Ostfeldzug*. Do kwietnia 1944 roku niemieckie siły lotnicze opuściły front wschodni, zostawiając tylko 500 samolotów wszystkich typów do walki z ponad 13 tys. samolotów radzieckich[68]. W tym samym czasie,

oczywiście, ogromną liczbę baterii o podwójnym przeznaczeniu – przeciwlotniczych i zarazem przeciwpancernych (ponad 10 tys. dział i pół miliona ludzi) Niemcy musieli przeznaczyć do obrony niemieckich miast, zamiast skierować do zestrzeliwania radzieckich samolotów i powstrzymywania szturmów wojsk lądowych marszałka Żukowa. Stalin przy każdej okazji skarżył się Churchillowi, że Zachód robi za mało, aby pokonać Niemcy.
Nigdy nie przyznał, że wojna w powietrzu nad Związkiem Radzieckim mogła zostać wygrana, choć pośrednio, dzięki kampaniom lotniczym nad Zagłębiem Ruhry.

Czy zatem osiągnięcia Wojskowych Sił Powietrznych Związku Radzieckiego były na miarę służby najwyższej klasy, czy może zmagały się one z osłabionymi niemieckim lotnictwem, w którym latało coraz więcej początkujących pilotów? Radzieckie siły lotnicze mogły dominować w powietrzu dopiero wtedy, gdy wojna została już w zasadzie wygrana. Konkretnie mówiąc, trudno wskazać jakikolwiek przypadek (a bardziej przekonujące byłyby powtarzające się sytuacje), gdy eskadra złożona z osiemnastu Jaków-3 walczyła z eskadrą osiemnastu Focke-Wulfów Fw 190 i zdecydowanie z nią wygrała. Szanowany radziecki pilot myśliwców Iwan Iwanowicz Kożemiako wspomniał w swoich pamiętnikach tylko o jednym spotkaniu z czterema myśliwcami Fw 190, ale te po prostu przyspieszyły i odleciały (jednak nie potrafiły wyprzedzić spitfire’ów ani mustangów). Można się zastanawiać, ile Focke-Wulfów Fw 190 zostało jeszcze na froncie wschodnim pod koniec 1944 roku poza tymi eskadrami, którym niechętnie nadano status myśliwców bombardujących, aby zastąpić nimi niedomagające sztukasy i zaangażować je w wojnę na ziemi. Tuż przed operacją Bagration stosunek myśliwców radzieckich do niemieckich

można w przybliżeniu określić jako pięćdziesiąt osiem do jednego, a jeśli jest on prawdziwy, to tracą sens wszelkie oceny porównawcze. Czy sławny „czerwony feniks” powstał z popiołów, ponieważ nie napotkał żadnych oporów, gdyż pozostające jeszcze w Związku Radzieckim grupy Luftwaffe zajmowały się zaopatrywaniem niemieckich oddziałów i bombardowaniem mostów pontonowych, a nie walką o panowanie w powietrzu?[69]

Ten szczególny aspekt konfliktu powietrznego II wojny światowej pozostaje więc niewyjaśniony mimo zgłębiania go przez historyków[70]. Niewątpliwie na początku wojny radzieckie siły powietrze w ogóle się nie liczyły. Już pierwszego dnia operacji Barbarossa Rosjanie stracili około 1,2 tys. samolotów (większość prawdopodobnie na ziemi), natomiast Niemcy – zaledwie 35 maszyn. Później nastąpił stopniowy powrót Rosjan do gry. W końcowej fazie bitwy stalingradzkiej (gdy walki uliczne były tak zawzięte, że nie dało się użyć sztukasów jako bliskiego wparcia operacji) nad głowami czerwonoarmistów pojawiło się zaledwie kilka samolotów z namalowaną czerwoną gwiazdą. Na sytuację miały też wpływ napięcia między aliantami. W tym czasie Luftwaffe stanęła przed wieloma wyzwaniami: niemiecki front w Afryce Północnej i w regionie śródziemnomorskim załamywał się, do Wielkiej Brytanii dotarły amerykańskie bombowce, a dywizjony marszałka lotnictwa Arthura Harrisa obracały w ruinę niemieckie miasta, takie jak Kolonia. Wszystko to zmusiło niemieckie dowództwo naczelne do wycofania lepszych pilotów i szybszych myśliwców z innych frontów i przeniesienia ich do Trzeciej Rzeszy. Radzieckie siły powietrze zaczęły wreszcie dostawać lepsze maszyny: myśliwiec Jak-9 i znacznie zmodyfikowany Ił-2 Szturmowik. Ił-2 był wyjątkowo wytrzymałym, choć dość wolnym, nisko latającym

pogromcą czołgów. Zaprojektowano go po to, aby wspierał Armię Czerwoną w marszu na zachód[71]. W 1944 roku na służbie były Jaki-3 i siały spustoszenie wśród niemieckich samolotów transportowych, lekkich bombowców i tych dziwnych, przekształconych wersji Focke-Wulfów Fw 190. Wojskowe Siły Powietrzne ZSRR doczekały się własnych asów lotnictwa (w tym pilotek), choć nawet jeszcze w trakcie operacji Bagration traciły więcej maszyn niż Luftwaffe. Tak więc, choć rzeczywiste znacznie radzieckich sił powietrznych w Wielkiej Wojnie Ojczyźnianej pozostaje spowite mgłą tajemnicy, przypuszczalnie w znacznie mniejszym stopniu przyczyniły się one do odwrócenia biegu wojny na froncie wschodnim, niż chcieliby to widzieć ówcześni radzieccy propagandziści.

Początek końca: od Bagration do Berlina

22 czerwca 1944 roku, gdy alianci zachodni powoli opuszczali plaże Normandii i posuwali się w stronę Niemiec, a oddziały amerykańskie walczyły o każdą piędź ziemi na Saipanie, Armia Czerwona rozpoczęła operację Bagration – potężne natarcie na trzymany przez Niemców front centralny, w którym wzięło udział kilkakrotnie więcej wojsk lądowych niż we wszystkich atakach na Marianach i w dniu D. Na froncie wschodnim nic nie odbywało się na małą skalę, a mimo to liczebność oddziałów Armii Czerwonej i Wojskowych Siły Powietrznych ZSRR zaangażowanych w operację Bagration przekroczyła wielkość sił radzieckich walczących w którejkolwiek z wcześniejszych wielkich bitew – pod Moskwą, Stalingradem czy Kurskiem. Stalin, całkiem adekwatnie, nazwał tę operację nazwiskiem najbardziej agresywnego carskiego generała, Piotra Bagrationa. Zmarł on od ran odniesionych w bitwie pod Borodino, podczas której

dowodzone przez niego skrzydło armii odparło ataki wojsk Napoleona. Być może to nie przypadek, że Bagration, tak jak Stalin, pochodził z Gruzji ani że nazwana na jego cześć operacja rozpoczęła się dokładnie trzy lata po operacji Barbarossa. Był to zmasowany odwet Związku Radzieckiego[72].

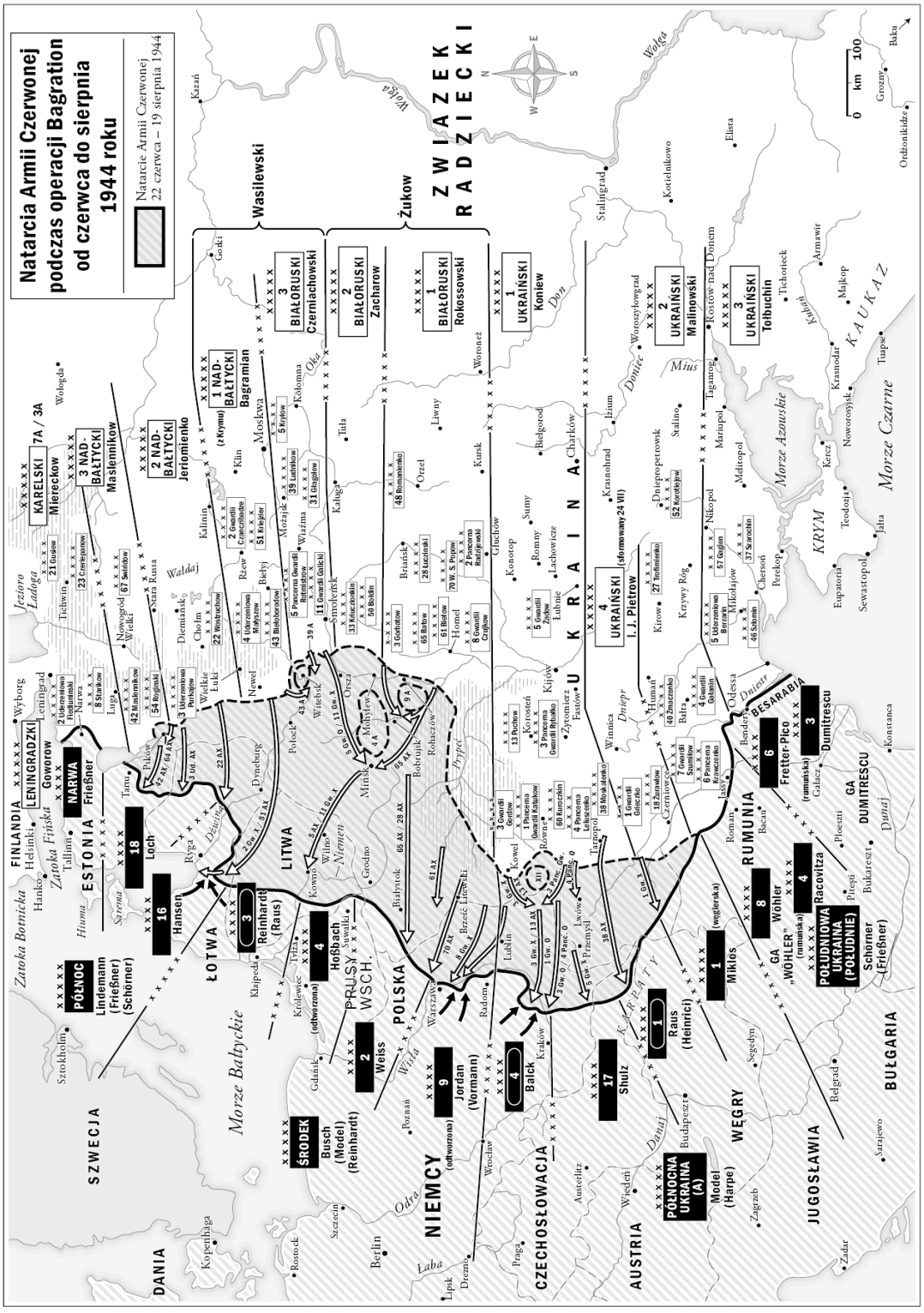
Liczba żołnierzy, czołgów i dział użytych w tym potężnym radzieckim natarciu z Ukrainy do Polski są niewyobrażalne z perspektywy późniejszych ograniczonych wojen po 1945 roku i niemożliwe do precyzyjnego ustalenia. Czy powinniśmy uwzględnić wszystkie wojska radzieckie walczące z niemieckimi na terenach od północy na południe, czy tylko te, które brały udział w walkach w środkowej części frontu? Czy mamy policzyć także szybko nadciągające za nimi dywizje, które początkowo radzieckie dowództwo trzymało w odwodzie, czy tylko te biorące udział w początkowej fazie operacji Bagration? Prawdopodobnie nie ma to znaczenia. Choć różne i sprzeczne dane po prostu powodują dezorientację, wszystkie one zawierają się w ogromnych danych całkowitych. Zgodnie z jednym ze świadectw: „Na początku ofensywy Stawka miała do dyspozycji około 1,7 miliona żołnierzy oddziałów bojowych i wsparcia, około 24 tys. dział artyleryjskich i moździerzy, 4080 czołgów i dział pancernych oraz 6334 samolotów. W przededniu operacji Niemcy mieli około 800 tys. żołnierzy oddziałów bojowych i wsparcia, 9,5 tys. dział artyleryjskich, ale tylko 553 czołgi i działa pancerne oraz 839 samolotów”[73]. Podczas II bitwy pod Al-Alamajn feldmarszałek Rommel dowodził zaledwie 27 tys. żołnierzy. Stosunkowo duże siły brytyjskie liczące 230 tys. ludzi były znacznie mniejsze od jednej piątej radzieckich frontów armijnych (związków

taktycznych odpowiadających grupom armii) maszerujących na zachód w czerwcu 1944 roku.

Jednakże operacja Bagration nie była tylko popisem brutalnej siły. Wówczas Armia Czerwona osiągnęła nareszcie szczyt swoich możliwości. Gdy Trzecia Rzesza zaatakowała Związek Radziecki, nadal odczuwalne były skutki czystek stalinowskich z lat 30. XX wieku. Dlatego w pierwszych bitwach Armia Czerwona doznała dotkliwych porażek i poniosła nieproporcjonalnie wysokie straty. W armii wiele rzeczy nie działało, tak jak powinno, a wyciąganie wniosków zarówno z upokarzających porażek, jak i z kosztownych zwycięstw szło bardzo opornie w całej armii – od najwyższego szczebla dowodzenia po szeregowców. Jednak dowództwu naczelnemu udało się w końcu połączyć ze sobą różne elementy i odbudować siły Armii Czerwonej w sposób budzący największy podziw w całej II wojnie światowej. W czasie operacji Bagration Stalin był skłonny powierzyć dwóm członkom Stawki, marszałkowi Aleksandrowi Wasilewskiemu i marszałkowi Gieorgijowi Żukowowi, dowodzenie kluczowym, centralnym odcinkiem tych pięciu gigantycznych frontów, które rozciągały się od Bałtyku po Ukrainę – oczywiście pod warunkiem, że Żukow będzie na bieżąco informować o wszystkim swojego podejrzliwego szefa.

W tej wielkiej bitwie Armia Czerwona zetknęła się z problemem odwrotnym do „rozpływającego się strumienia”: linie obrońców skracały się i koncentracja wojsk na zajmowanych przez Niemców terenach rosła. Jeszcze w czerwcu 1944 roku długość niemieckiego frontu wschodniego była ogromna, a sama liczebność radzieckich wojsk lądowych – przytłaczająca. Jak na ironię, im bardziej Wehrmacht się wycofywał wbrew rozkazom szalejącego z wściekłości Hitlera, tym bardziej *Ostfeldzug* zaczynała

przypominać front zachodni w latach 1914–1918. Jednak tym razem strona atakująca miała co najmniej trzykrotną lub nawet czterokrotną przewagę sił. W wielu spotkaniach bitewnych wynosiła ona nawet dziesięć do jednego.



Natarcia Armii Czerwonej podczas operacji Bagration od czerwca do sierpnia 1944 roku

To radzieckie zwycięstwo nad Wehrmachtem, choć mniej znane od bitew o Stalingrad i pod Kurskiem, należy do największych podczas całej wojny na froncie wschodnim. Szczegóły mapy na następnej stronie ilustrują rozmiar tego

natarcia, w którym wzięło udział 1,7 miliona czerwonoarmistów. Operacja ta zbiegła się w czasie z kampanią w Normandii, zdobyciem Rzymu i zajęciem Marianów.

Każdy element skomplikowanej machiny wojennej potrzebnej do prowadzenia dużych operacji lądowych działał na korzyść Armii Czerwonej. Świetnie się sprawdzała *maskirowka*. Co prawda, OKW przewidywało dalszą dużą ofensywę radziecką w miesiącach letnich, ale nie miało pojęcia, gdzie ona nastąpi – najbliższe prawdy prognozy mówiły, że atak będzie przebiegał z południa lub na froncie nadbałtyckim. OKW znacznie zaniżyło szacowaną wielkość sił, które ruszyły na Mińsk, na środkowym odcinku frontu. Czołgów T-34-85, wówczas już bardzo licznych i pozbawionych początkowych usterek, praktycznie nie dało się zatrzymać. W walkach jeden na jeden tygrysy i pantery nadal miały nad nimi przewagę, ale w tym czasie radziecka taktyka walk pancernych była już znacznie lepiej rozwinięta. Szybsze T-34 zwinnie poruszały się wokół powolnych czołgów niemieckich lub wciągały je w zasadzki. Bataliony saperskie odpowiedzialne za przekraczanie rzek wzniosły się na wyżyny swoich możliwości. Bardzo pomocne były też informacje zwiadowcze pochodzące od partyzantów z drugiego brzegu rzeki, którzy donosili, gdzie można spróbować przekroczyć Berezynę i Dniepr, a gdzie nie należy tego robić.

Co więcej, dzięki znacznie lepszym niż wcześniej ciężarówkom i służbom zaopatrzenia Armia Czerwona zyskała wreszcie zdolność do stosowania taktyki głębokiej penetracji terenu i wykorzystywania sytuacji. (Propozycje takich operacji pojawiły się już w 1935 roku, lecz odrzucono je na skutek czystek). Gdy armie radzieckie odeszły od narzucanej przez Stalina otępiającej sztywności działania i operowały z większą elastycznością, wówczas,

jak na ironię, niemieckie wojska lądowe zrezygnowały z historycznie uświęconej *Bewegungskrieg* (wojna manewrowa) i bezsensownie trzymały się każdej reduty, ponieważ Führer zakazał im się cofać – przez co ułatwił Rosjanom okrążanie Niemców[74]. Wówczas już pułki lotnictwa szturmowego Wojskowych Sił Powietrznych Związku Radzieckiego sprawowały kontrolę w powietrzu nad polem bitwy. Przede wszystkim jednak piechota radziecka – tak naprawdę, typowy żołnierz i jego sierżant – mieli spore doświadczenie i wiedzieli, jak bić się o każdy dom, ulicę i żywopłot. Armia Czerwona składała się z coraz bardziej wytrzymałych i doświadczonych dywizji, a niemiecka – z coraz gorszych.

Stawka zarządziła, aby wszystkie pięć frontów armijnych nieustannie prowadziło rozpoznanie walką, by utrzymać wroga w niepewności. Później wydała rozkazy ataku w różnych miejscach w różnych dniach (ofensywa w Połocku rozpoczęła się 1 lipca, w Wilnie – 7 lipca itd.). Głównie uderzenie miało pójść środkiem, odbić Mińsk, a potem skierować się na zachód w kierunku granicy polskiej. Walki były bardziej zacięte niż wszystkie bitwy od czasu obrony Stalingradu, a skutek taki sam jak wtedy – cała jedna armia niemiecka trafiła do niewoli, a drugiej – zadano poważne straty. W ciągu dwunastu dni od 22 czerwca do 4 lipca 1944 roku Grupa Armii „Środek” straciła 25 dywizji i 300 tys. ludzi w walkach, które Steven Zaloga nazwał „najtragiczniejszą klęską sił niemieckich w II wojnie światowej”. Całkowite niemieckie straty w operacji Bagration – 670 tys. zabitych, rannych lub wziętych do niewoli – były paraliżująco wysokie, lecz straty radzieckie jeszcze je przewyższały (178 tys. zabitych i 587 tys. rannych). Droga z Moskwy do Berlina spłynęła krwią. Różnica polegała na tym, że Związek Radziecki nadal

dysponował milionami ludzi i miał jeden strategiczny cel. W dodatku nie toczył boju sam, gdyż nareszcie armie brytyjskie, amerykańskie i kanadyjskie w pełni zaangażowały się w walkę. W sierpniu 1944 roku, gdy kampania normandzka na Zachodzie dobiegła końca, straty Wehrmachtu we Francji ostatecznie wyniosły 450 tys. zabitych. Nic dziwnego, że czołowe dywizje alianckie meldowały, iż większość żołnierzy niemieckich, których wzięto do niewoli w ostatnim roku wojny, byli to ludzie starzy lub bardzo młodzi pobrani z Hitlerjugend. Powoływano ich do wojska w desperacji, aby zastąpili mężczyzn zdolnych do służby wojskowej w zdziesiątkowanych batalionach.

Pierścień zaczął się zamykać. Gdy ruszyła operacja Bagration, armie radzieckie dzieliło od Berlina mniej więcej 1,2 tys. kilometrów. W tym samym czasie armie generała Pattona musiały przebyć około tysiąca kilometrów z zachodniej Normandii do stolicy Trzeciej Rzeszy. Dwa miesiące później został wyzwolony Paryż, a oddziały Armii Czerwonej, które pokonały znacznie większą odległość, patrzyły na Warszawę z drugiego brzegu Wisły. We Włoszech armie alianckie szturmowały Linię Gotów, daleko na północ od Rzymu. Wszystkie były zmęczone, zwolniły tempo marszu i potrzebowały uzupełnień z ogromnych dostaw nadchodzących z tyłów. Wszystkie pocieszał fakt, że w czerwcu 1944 roku Trzecia Rzesza poniosła kolosalne i nieodwracalne klęski na polach bitew. Był to, jak określił to jeden z historyków w tytule swojej książki, „koniec blitzkriegu”[75]. Co prawda, od pewnego czasu nie była to już wojna błyskawiczna, ale teraz nastąpił jej definitywny kres.

Dlatego gdy w sierpniu 1944 roku zakończyła się operacja Bagration, wszyscy wiedzieli, kto wygrał tę

kampanię, mimo że czołowe toczące ciężkie walki oddziały Armii Czerwonej były wyczerpane, a niezbędne zapasy paliwa, amunicji i części zapasowych ponownie zostały w tyle. Finowie zręcznie uwolnili się z hitlerowskiej niewoli i we wrześniu podpisali w Moskwie umowę pokojową. Na południu Rumunia i Bułgaria również pożegnały się z Tysiącletnią Rzeszą. Wówczas nadeszła kolej na Berlin, na opowieść o zdumiewającym oporze Niemców w obliczu przytłaczającej przewagi wrogów[76]. Oczywiście ten opór był bezsensowny, podobnie jak na Zachodzie, ale wciąż podsycany przez ideologiczną pasję, która owładnęła żołnierzami Wehrmachtu oraz Waffen-SS, a także przez patologiczny strach, że poddanie się będzie oznaczało śmierć, ponieważ tak Niemcy potraktowali swoich pokonanych wrogów na froncie wschodnim w poprzednich latach. Przyczyniały się do tego również potworne i narastające okrucieństwa wobec wszelkich krajowych wrogów przegranej Rzeszy[77].

Wyraźnie widoczne jest ogromne znaczenie tej tytanicznej kampanii. Gdyby nie udało się pokonać armii niemieckiej na polach Związku Radzieckiego ani osłabić w Afryce Północnej, we Włoszech i Francji, wówczas wojna nie zostałaby wygrana. Zwycięstwo na morzu i zwycięstwo w powietrzu, tak kluczowe i absolutnie niezbędne, po prostu by nie wystarczyły. Jedno z nich zapewniło aliantom ochronę szlaków morskich, drugie – zagwarantowało osłonę powietrzną miejscom w Wielkiej Brytanii i Afryce Północnej, z których przeprowadzono ważne kontrataki, i umożliwiło zgromadzenie tysięcy alianckich bombowców, które niszczyły przemysł i infrastrukturę Trzeciej Rzeszy. Skoro jednak Hitler nie chciał się poddać, czyjeś wojska musiały zmiażdżyć wspaniałe niemieckie siły lądowe, wkroczyć do bunkra Führera i zakończyć wojnę. Dokonała tego Armia

Czerwona. W efekcie 85% wszystkich strat Wehrmacht poniósł na froncie wschodnim.

Niemcy nigdy nie przypuszczali, że czerwonoarmiści będą tak twardymi przeciwnikami ani że radzieccy konstruktorzy i inżynierowie dostarczą armii radzieckiej broń o większej skuteczności. Nie wzięli także pod uwagę, z wyjątkiem kilku wymienionych poniżej osób, że to, na co się porwali, było szaleństwem ze względu na uwarunkowania geograficzne. Jednym z tych wyjątków był generał Franz Halder. Zanim został zwolniony ze stanowiska szefa Sztabu Generalnego wojsk lądowych, wielokrotnie wyrażał obawy z powodu nadmiernego rozciągnięcia wojsk niemieckich na froncie. Po słynnym fragmencie jego dziennika (patrz strona 181), w którym napisał, że na początku wojny doliczono się około 200 dywizji radzieckich, a później było ich co najmniej 360, żalił się: „Czas [...] działa na ich korzyść, gdyż mają blisko do źródeł swoich zasobów, podczas gdy my coraz bardziej i bardziej oddalamy się od naszych. A nasi żołnierze, rozproszeni po bezkresnej linii frontu, bez żadnej głębokości, są narażeni na nieustanne ataki nieprzyjaciela. Czasami się one udają, ponieważ na tak rozległych przestrzeniach musi pozostać zbyt wiele niebronionych przerw". Miesiąc później generał Halder został zdymisjonowany, feldmarszałek Gerd von Rundstedt – zwolniony za sugestię, że należy wycofać się na zimę, a jednak Wehrmacht kontynuował fatalne natarcia w kierunku Stalingradu i Kaukazu. W 1943 i 1944 roku wielu kolejnych generałów zdało sobie sprawę, że zajęto zbyt rozległe terytoria, ale jeśli mówili o tym głośno albo wycofali się z frontu, również dostawali przeniesienie.

Na stanowisku szefa sztabu generalnego wojsk lądowych generała Haldera zastąpił generał Kurt Zeitzler, który sprawował tę funkcję od 1942 do 1944 roku. Wiele lat po

wojnie generał Zeitzler przeprowadził geograficzne wyliczenia opublikowane w intrygującym eseju zatytułowanym „Ludzie i przestrzeń na wojnie”. Gdy zaczynała się operacja Barbarossa, *Ostfront* mierzył około 700 kilometrów. Do Bożego Narodzenia 1941 roku Wehrmacht posunął się o tysiąc kilometrów i wraz ze swoimi sojusznikami musiał utrzymywać linię frontu o długości około 1,8 tys. kilometrów przy znacznie mniejszym stanie liczebnym. Do lata 1942 roku Niemcy pokonali 2 tys. kilometrów i wówczas generał Zeitzler błagał Hitlera, aby oddać część terenu – jednak na próżno. Pod koniec 1942 roku front wschodni rozciągał się na odcinku około 2,9 tys. kilometrów. W tym samym czasie wojska niemieckie musiały też obsadzić Mur Atlantycki mierzący około 2 tys. kilometrów oraz wybrzeża duńsko-norweskie ciągnące się około 2,4 tys. kilometrów. Ponadto były jeszcze granice północnoafrykańskie, wybrzeże bałkańskie, Kreta, Rodos i inne wyspy. (Nie przypadkiem zapewne niezwykle energiczny generał Zeitzler przeżył załamanie nerwowe w lipcu 1944 roku i dopiero dużo później mógł napisać o fatalnym w skutkach rozciągnięciu wojsk niemieckich). Teoretycznie wszystkie fronty hitlerowskiego imperium dało się obronić pod warunkiem, że Wehrmacht miał pewnego rodzaju przewagę techniczną i taktyczną nad swoimi wrogami, jaką armia rzymska przez kilka pokoleń miała nad barbarzyńcami spoza imperium. Jednak w przypadku Niemiec podczas II wojny światowej nigdy nie miało to miejsca ani w powietrzu, ani na morzu, a od lat 1943–1944 strona aliancka zaczęła wyraźnie zyskiwać coraz większą przewagę operacyjną i logistyczną na lądzie[78].

Front wschodni a północny Atlantyk

Choć to porównanie w pierwszej chwili może wydać się dziwne, *Ostfeldzug* przypominał inną bohaterską długotrwałą kampanię II wojny światowej – bitwę o Atlantyk. Obie toczono mniej więcej na tej samej szerokości geograficznej – jedną na zachodnich rubieżach zmilitaryzowanej Trzeciej Rzeszy, drugą na jej wschodnich krańcach. Wrogowie Hitlera z obu stron, Wielka Brytania i Związek Radziecki – oraz ich przywódcy w okresie wojennym, Churchill i Stalin – traktowali te kampanie jako walkę o przetrwanie. Przez to, że kontynuowali walkę mimo początkowych klęsk, zmuszali Rzeszę do odprowadzania zasobów i środków (uzbrojenia, stali, łożysk kulkowych, przeszkolonego personelu, sprzętu namiarowego, osłony powietrznej) odpowiednio na zachód i na wschód. Późniejsze bombardowania niemieckich miast i zakładów przemysłowych przez RAF jeszcze zanim przyłączyli się do nich Amerykanie, nasiliły dylemat Niemców w kwestii tego, jak mają rozdysponować zasoby i środki. Prowadzone przez Związek Radziecki działania na lądzie zawsze łączyły się – w sposób odległy, ale niewątpliwy – z brytyjskimi operacjami na wodzie i w powietrzu, ponieważ każda walka zmuszała Berlin do podejmowania decyzji o przydziałach.

Po pierwsze, zarówno bitwa o Atlantyk, jak i wielkie bitwy na froncie wschodnim były walkami na wyczerpanie przeciwnika, wycieńczanie go rok po roku, szamotanie się w tę i z powrotem. Każda strona rzucała do boju coraz więcej sił, wprowadzała nowe rodzaje broni, wykorzystywała najświeższe informacje szpiegowskie oraz walczyła na północnym i południowym krańcu frontu, ale zawsze musiała przy tym utrzymywać kontrolę nad środkowym odcinkiem. W latach 1941–1942 te wielkie zmagania marynarki i armii o Europę przynosiły niezwykle ciężkie straty – choć nigdy na tyle wysokie, aby wykluczyć

którąkolwiek ze stron z udziału w wojnie, co wcześniej spotkało takie państwa jak Polska, Francja, Norwegia i inne. Duże zasoby wielkich mocarstw doprowadziły do rozszerzenia wojny na większy obszar i wydłużenie jej w czasie. Dopiero w trzecim kwartale 1943 roku stało się jasne, że U-Booty admirała Dönitza nie są w stanie wygrać na Atlantyku, a czołgi feldmarszałka Mansteina – w Związku Radzieckim. Pokonane siły niemieckie – lądowe, powietrzne i morskie – wciąż mogły być groźne i doskonale walczyć, ale dni, kiedy ich natarcia były niepowstrzymane, już minęły. Przepadły także wszelkie nadzieje na wynegocjowanie jakiegoś kompromisowego pokoju w rodzaju umów z 1918 roku. Właśnie to oznaczała postulowana w Casablance „bezwarunkowa kapitulacja".

Po drugie, żadna cudowna broń nie zmieniła biegu kampanii ani w bitwie o Atlantyk, ani na froncie wschodnim. Do wygrania bitwy o Atlantyk nie doprowadziło wprowadzenie *pojedynczo* Enigmy, wyrzutni Hedgehog, ładunków głębinowych i samonaprowadzających torped, zminiaturyzowanego radaru, samolotów dalekiego zasięgu i lotniskowców eskortowych, badań operacyjnych, statków typu Liberty, grup eskortowych konwojów, reflektora Leigha czy bombardowań stoczni i schronów dla U-Bootów. Jednak w połowie krytycznego 1943 roku połączenie tych wszystkich elementów pomogło przechylić szalę na korzyść aliantów. Historycy przesadnie podkreślający znaczenie któregokolwiek z tych elementów zniekształcają szerszy, kompletny obraz. Podobnie Rosjanie nie wygrali Wielkiej Wojny Ojczyźnianej głównie lub prawie całkowicie dzięki lepszemu wywiadowi wojskowemu, rosnącej przewadze w powietrzu, czołgom T-34-85, działom przeciwpancernym, batalionom saperskim zakładającym pola minowe i umożliwiającym armiom przeprawy przez rzeki, lepszemu

wsparciu logistycznemu czy wyższemu morale żołnierzy. Do zwycięstwa potrzebne były wszystkie te elementy i w dodatku należało je odpowiednio ze sobą zgrać. Jednak poskładanie ich trochę trwało, podobnie jak wymaga czasu skompletowanie i zgranie orkiestry, aby mogła dać wspaniały występ.

W 1943 roku brytyjska Admiralicja, a zwłaszcza jej Western Approaches Command, w końcu osiągnęła zadowalający poziom tego zgrania. Mniej więcej w tym samym czasie, może nieco później, to samo zrobiły Stawka i główne czołowe operacyjne grupy armii pod dowództwem marszałków Żukowa i Wasilewskiego. Nawet gdy bierze się pod uwagę samą liczbę armii, dywizji, pułków lotnictwa, grup partyzanckich, batalionów saperskich, zespołów do budowy kolei i mostów, a także stojących za nimi kierowników transportu, autorów planów produkcyjnych i dyrektorów fabryk, po prostu zdumiewa całościowy wysiłek organizacyjny potwornie zniszczonego państwa radzieckiego. Jednak Zachód, nawet dziś, w pełni nie zdaje sobie z tego sprawy. Z kolei Niemcy bili się wyjątkowo dobrze na wszystkich teatrach działań wojennych, szczególnie mobilizowani do tego przez ideologię rasową na froncie wschodnim, i na potrzeby tej bezwzględnej kampanii skonstruowali pewne najwyższej klasy rodzaje broni, ale nigdy nie udało im się osiągnąć pełnego zgrania wszystkich elementów i odpowiedniej skuteczności w hitlerowskim *Ostfeldzug*. Tym przez nich pogardzanym, wymieszanym z Żydami, bolszewickim i schłopiałym oraz zacofanym Słowianom, tym słabym poddanym nieudolnego komunistycznego reżimu lepiej udało się odnaleźć drogę do zwycięstwa niż słynącym ze skuteczności Prusakom i fanatycznym nazistowskim *Supermenschen*[79].

Końcowa refleksja: może minąć jeszcze wiele lat, zanim historycy uzyskają dostęp do źródeł archiwalnych skrywających dzieje ludzi średniego szczebla i organizacji, którzy przyczynili się do odwrócenia biegu Wielkiej Wojny Ojczyźnianej. Wiemy, jaki przebieg miały wielkie bitwy lądowe na Wschodzie i dość dobrze znamy biografie takich wyróżniających się postaci jak marszałek Żukow[80]. Obecnie mamy też lepsze pojęcie o tym, jak rządzili Stalin i Stawka. Co jednak z mniej znanymi osobami, które przyczyniły się do radzieckiego zwycięstwa? Kim byli ci, którzy w tej części świata rozwiązywali problemy – odpowiednicy niezliczonych postaci po stronie brytyjsko-amerykańskiej, z których życiorysami z łatwością można się zapoznać? Bez wątpienia tacy ludzie istnieli i mieli ogromny wkład w wojenny wysiłek w ostatnich trzech latach wojny – od operacji Barbarossa do operacji Bagration, gdyż zorganizowali jeszcze lepiej działające pętle zwrotne przekazywania informacji między najwyższymi i najniższymi szczeblami radzieckiej machiny wojennej i skonstruowali, zapewne po wielu nieudanych próbach, narzędzia dla Armii Czerwonej, które pozwoliły jej odnieść miażdżące zwycięstwo. Ich osiągnięcia są widoczne, ale ich osobiste dzieje pozostają nieznane światu.

Przypisy

[1] Słowem „blitzkrieg” zwykle określa się, często przez niedbałość, różne powiązane ze sobą taktyki. Dosłownie termin ten oznacza „wojnę błyskawiczną”. Można go zatem użyć do opisania wielu kampanii (działania Fryderyka II Wielkiego; uderzenie Izraela podczas wojny sześciodniowej w 1967 roku), choć zwykle wiąże się go z tak zwanym niemieckim sposobem prowadzenia walki w latach 1939–1941, to znaczy szybkimi ruchami

jednostek pancernych i piechoty zmotoryzowanej na polu walki, pozwalającymi dopaść armię wroga bez osłony, po których niekiedy następowało wycofanie się w celu przegrupowania, a następnie ponowne uderzenie. Niemieckie taktyczne siły powietrzne (bombowce nurkujące, bombowce średniego zasięgu) nadały temu sposobowi walki nowy charakter. Nie ma on nic wspólnego z nalotami (*Blitz*) na Londyn w latach 1940–1941 (choć oczywiście realizowała je Luftwaffe), czyli długotrwałą kampanią bombardowań brytyjskiej stolicy.

[2] Cytat z: Atkinson, R., *Afryka Północna, 1942–1943*, s. 350; główna bitwa została opisana na s. 342–379. Patrz także: Mitcham, S. W. Jr., *Blitzkrieg No Longer*, s. 66 i następne.

[3] Rudolf Witzig i Otto Skorzeny (który w śmiałej akcji odbił i uwolnił Mussoliniego) stanowili pierwowzory postaci pułkownika wojsk powietrznodesantowych walczącego w krajach Beneluksu, na Krecie i w Rosji. W słynnym filmie *Orzeł wylądował*, nakręconym na podstawie powieści sensacyjnej o tym samym tytule, zagrał go Michael Caine.

[4] Barwnie opisane przez R. Atkinsona w *Afryce Północnej, 1942–1943* na s. 212–213.

[5] Murray, W., *German Military Effectiveness*, zwłaszcza rozdział 1. *History of the Second World War* B. H. Liddella Harta zawiera zwięzły, ale dobry opis polskiej kampanii (rozdział 3) i klęski Francji (rozdział 7). O tym, jak zaskakujący był ten ostatni sukces Niemiec, pisze E. R. May we wspaniałej rewizjonistycznej książce *Strange Victory*.

[6] W dalszej części tego rozdziału stanie się jasne, że standardowe jednostki wojskowe, jak grupy armii, dywizje, brygady, pułki, bataliony itd., jedynie

w niewielkim stopniu pomagają nam zrozumieć rzeczywistą siłę wojsk przeciwników stojących naprzeciw siebie w jakiejś kampanii. Amerykańskie dywizje były ogromne, a radzieckie – o połowę mniejsze. W roku 1944 niemieckie dywizje na froncie wschodnim skurczyły się do jednej czwartej ich pierwotnego stanu, lecz Hitler wciąż nalegał, aby nazywać je dywizjami. Równie myląca była liczba czołgów. Skoro w 1943 roku w bitwie pod Kurskiem potrzeba było czterech lub pięciu czołgów T-34 do zniszczenia jednej Pantery, jakie znaczenie miały nagie liczby? To samo dotyczyło sił morskich, ale sytuacja była odwrotna – brytyjskie krążowniki i niszczyciele na północnym Atlantyku były znacznie lepiej wyważone od masywnych, ciężkich u góry ich niemieckich odpowiedników, które przechylały się tak bardzo, że ich załogi cierpiały na chorobę morską.

[7] Patrz klasyczna trylogia *Sword of Honour*, zwłaszcza środkowy tom *Officers and Gentlemen*, w którym E. Waugh obrazowo opisuje fikcyjny pułk Royal Halbardiers rozgromiony przez Niemców w Grecji i na Krecie. Wydaje się, że jedynie Nowozelandczycy stawili czoło najeźdźcom – człowiek przeciw człowiekowi – ale zapłacili bardzo wysoką cenę.

[8] Tezę tę przedstawił E. L. Jones w *The European Miracle* i w znacznym stopniu poparł P. Kennedy w *The Rise and Fall of the Great Powers* w rozdziale 1.

[9] Przejrzyste szczegóły i dobre mapy zamieścił Archer Jones w *The Art of War in the Western World*.

[10] Lupfer, T. T., *The Dynamics of Doctrine*, i ogólniej: Dupuy, T. N., *A Genius for War*. Patrz także komentarz w: Citino, R. M., *Death of the Wehrmacht*.

[11] Doskonałą analizę porównawczą ofensywy z defensywą prezentuje M. Boot w *War Made New*.

[12] Trudno przełożyć to słowo z języka niemieckiego. Dosłownie oznacza „bitwę w kotle”, choć w praktyce było rozumiane jako manewr oskrzydlający, przebicie się, okrążenie, a wreszcie jako manewr kleszczowy, czyli pełne okrążenie wrogiej armii i zmuszenie jej do poddania się. Duchy starożytnej bitwy pod Kannami, i bliższego współczesności planu Schlieffena, ścigały to operacyjne marzenie.

[13] Mapy przedstawiające tę kampanię zamieścił B. Liddell Hart w *History of the Second World War* na s. 110–111, 282, 292 i 300, a także C. Messenger w *World War Two*.

[14] Król perski Kambyzes II, którego armia licząca około 50 tys. ludzi zaginęła w piaskach pustyni w 525 roku p.n.e. (przyp. tłum.).

[15] Prostego, ale bardzo przydatnego podsumowania tych wszystkich posunięć w kampanii północnoafrykańskiej dokonał C. Messenger w *World War Two* na s. 46–55, 88–93, 116–123 i 134–135.

[16] L. Ceva opublikował interesujący artykuł „The North African Campaign 1940–43: A Reconsideration” na s. 84–104 *Journal of Strategic Studies 13*, no. 1 (III 1990), będący częścią wydania specjalnego pod redakcją J. Goocha zatytułowanego *Decisive Campaigns of the Second World War*. Przypomina on czytelnikowi między innymi o istotnej roli sił włoskich w tej kampanii.

[17] Cytat ze s. 249 *The Rommel Papers* pod redakcją B. H. Liddella Harta. Zadziwiająco szczere listy Rommla do żony cytowane są także na sąsiednich stronach. Decydujące znaczenie braków paliwa podkreślił także J. Ellis w rozdziale 5 *Brute Force*.

[18] Podsumowanie tych zmian sytuacji przedstawił S. Bidwell w *Gunners at War*.

[19] Churchill, rozczarowany postawą generała Auchinlecka, który zachowywał ostrożność nawet po otrzymaniu wielu wzmocnień, wysłał go do Indii. Jego następca generał William Gott niespodziewanie zginął w wypadku lotniczym i dowódcą 8. Armii został mianowany generał Bernard Montgomery. Był prawie tak samo ostrożny jak Auchinleck, a jego główne dotychczasowe osiągnięcie polegało na ostrożnym kierowaniu odwrotem dywizji przez Dunkierkę do kraju w 1940 roku. Jednak po Al-Alamajn Montgomery został ikoną odrodzonej glorii brytyjskiego dowództwa.

[20] Liddell Hart, B., *History of the Second World War*, s. 296.

[21] Największym (i w zasadzie jedynym) źródłem na ten temat jest napisana przez M. Krolla *The History of Landmines*. Niewątpliwie jest to mało atrakcyjny temat, nawet dla historyków wojskowości.

[22] Stąd nieustanne nawoływania Libii i Egiptu, aby rządy brytyjski, niemiecki i włoski podjęły działania zmierzające do zniszczenia pozostałych po wojnie milionów min, które nadal przynoszą ofiary wśród miejscowej ludności cywilnej i zwierząt, są zagrożeniem dla pracowników prowadzących poszukiwania ropy naftowej, a nawet hamują rozwój turystyki.

[23] Informacje o trale przeciwminowym Hobarta (tak naprawdę wynalezionym przez kapitana Abrahama du Toit z Afryki Południowej) zawierają rozdział 4 i artykuł „Mine Flail” w Wikipedii (http://en.wikipedia.org/wiki/Mine_flail). O wykrywaczu min można przeczytać w artykule „Polish Mine Detector” w Wikipedii (http://en.wikipedia.org/wiki/Polish_mine_detector).

[24] Nic dziwnego zatem, że marszałek Coningham dowodził także siłami taktycznymi w obu późniejszych

ważnych kampaniach. O wyjątkowych zdolnościach organizacyjnych wicemarszałka Dawsona pisze J. Ellis w pochwalnych uwagach na s. 266–267 *Brute Force*. Szersze spojrzenie na udział RAF-u w kampanii północnoafrykańskiej w tamtym czasie prezentują D. Richards i H. A. St. G. Saunders w *Royal Air Force 1939–1945*, w tomie II na s. 160 i następnych. Wcześniejszą, smutną historię omawia D. I. Hall w *Strategy for Victory*.

[25] Wszystkie ogólne dzieła historyczne o II wojnie światowej, na które powołuję się w tej książce, to znaczy *The Great Crusade* H. P. Willmotta, *World War Two* C. Messengera, *A War to Be Won* W. Murraya i A. R. Milletta, *Why the Allies Won* R. Overy'ego, *Brute Force* J. Ellisa, *The Second World War* J. Keegana oraz *History of the Second World War* B. Liddella Harta, oczywiście opisują walki pod Al-Alamajn i wskazują typowe ich aspekty: ograniczenia geograficzne, znaczenie zaopatrzenia, brytyjską przewagę liczebną, rolę pól minowych i artylerii oraz umiejętności bojowe Wehrmachtu. W ostatnich publikacjach nie pojawiło się nic nowego, co zmieniłoby ten ogólny zarys.

[26] S. W. Jr. Mitcham w rozdziale 4 *Blitzkrieg No Longer* doskonale opisuje napięcie między Arnimem a Rommlem.

[27] Atkinson w drugim tomie swojej trylogii *Day of Battle* dotyczącym kampanii sycylijskiej i włoskiej przedstawia wspaniałą analizę stanowiącą też wprowadzenie do obszernej literatury na ten temat, do której zalicza się między innymi *World War II in the Mediterranean, 1942–1945* napisaną przez C. D'Este. O liczbie ofiar pisze J. Keegan w *The Second World War* na s. 368.

[28] Napisana przez T. N. Dupuy *Numbers, Prediction and War* zawiera mnóstwo danych liczbowych. Nie trzeba

prześledzić części prognostycznej, aby przekonać się, jak interesujące są te historyczne statystyki.

[29] http://en.wikipedia.org/wiki/Eastern_Front_(World_War_II).

[30] Messenger, C., *World War Two*, s. 63–64; Glantz, D. M. i House, J. M., *When Titans Clashed*, z wieloma dobrymi mapami.

[31] Cytowany przez B. Liddella Harta w *History of the Second World* na s. 169.

[32] Szczegółowe informacje przedstawił J. Erickson w pokrywających się ostatnich rozdziałach *The Road to Stalingrad* i pierwszych rozdziałach kolejnego tomu – *The Road to Berlin*. Jeśli ma się Ericksona za mistrza i tylu wspaniałych brytyjskich i amerykańskich historyków, takich jak Earl F. Ziemke, David M. Glantz, Ian Bellamy, Malcolm MacIntosh i Albert Seaton, oraz wielu wybitnych niemieckich ekspertów w tej dziedzinie, naprawdę trudno się powstrzymać, aby nie zamienić przypisów na temat wojny Trzeciej Rzeszy ze Związkiem Radzieckim w większy tekst. Liddell Hart wychwala kierowane przez Stawkę natarcia w okolicach Stalingradu na s. 481 *History of the Second World War*.

[33] Forczyk, R., *Erich Von Manstein*, s. 36–42 (dobre ilustracje); Erickson, J., *Road to Berlin*, s. 51 i następne.

[34] Barbier, M. K., *Kursk: największa bitwa pancerna w dziejach świata*; Healy, M., *Kursk 1943*, z interesującymi szczegółami, Clarke, L., *The Battle of the Tanks: Kursk, 1943*.

[35] Nagorski, A., *Największa bitwa. Moskwa 1941–1942*.

[36] Erickson, J., *The Road to Stalingrad*; Erickson, J., *The Road to Berlin*. Patrz także refleksje Citino w „Death of the Wehrmacht”, zwłaszcza s. 14–19.

[37] Wegner, B., „The Road to Defeat: The German Campaigns in Russia, 1941–1943”, *Journal of Strategic Studies 13*, no. 1 (III 1990), s. 122–123. Niezwykle intrygujący artykuł.

[38] Co ciekawe, Gerd von Rundstedt wrócił do służby na stanowisko naczelnego dowódcy na froncie zachodnim podczas walk o Normandię.

[39] Forster, J. E., „The Dynamics of Volksgemeinschaft: The Effectiveness of the German Military Establishment in the Second World War”, w: Millett, A. R. i Murray, W. (eds.), *Military Effectiveness*, tom 3, s. 201–202.

[40] Carell, P., *Hitler's War on Russia*, s. 623. Carell (tak naprawdę Paul Karl Schmidt) był propagandzistą we wczesnym okresie nazistowskim i w czasie wojny, któremu udało się uniknąć procesów norymberskich i odnieść sukces jako autorowi książek z dziedziny historii wojskowości – dzieł pouczających, ale zawierających niebudzące zaufania osądy.

[41] Wegner, B., „The Road to Defeat”, s. 122–123.

[42] E-mail z 7 czerwca 2010 roku napisany do autora przez Igora Biryukova.

[43] Świadczą o tym: Ellis, J., *Brute Force*; Glantz i House, *When Titans Clashed*, oraz Overy, R., *Krew na śniegu*.

[44] *T-34: Russian Armor* D. Orgilla zawiera wiele podobnych cytatów.

[45] Miasto na Białorusi w obwodzie witebskim (przyp. tłum.).

[46] Carell, P., *Hitler's War on Russia*, s. 75–76. Warto także zajrzeć do świetnego artykułu Wikipedii „T-34” (http://en.wikipedia.org/wiki/T-34) z doskonałą bibliografią.

[47] Przytoczone wypowiedzi von Mellethina, von Kleista i Guderiana pochodzą z *T-34* D. Orgilla. Zadziwiający

sukces powojennej sprzedaży T-34 na całym świecie został szczegółowo opisany w artykule Wikipedii „T-34”.

[48] Choć przyznają to w nieco pokrętny sposób, opisując modernizacje wprowadzone po 1942 roku. Patrz Orgill, D., *T-34*, s. 73 i następne.

[49] „T-34” Wikipedia.

[50] *Storm of Steel*, Mary R. Habeck zawiera wiele interesujących komentarzy na temat „zapożyczeń”, jakich dokonały wojska pancerne w okresie międzywojennym. Patrz także artykuł Wikipedii „J. Walker Christie” (http://en.wikipedia.org/wiki/J._Walter_Christie).

[51] Szczegóły patrz: Orgill, D., *T-34*.

[52] Bariatinskij, M. „Sriednij tank T-34-85. Istorija Sozdanija” (http://www.cardarmy.ru/armor/articles/t3485.htm). Jestem wdzięczny profesorowi Jonathanowi Haslamowi z Cambridge za zwrócenie mojej uwagi na to źródło.

[53] Bardzo pouczającą pozycją, mimo agresywnego tytułu, jest Isaev, A., „Against the T-34 the German Tanks Were Crap” w: Drabkin, A. i Sheremet, O., eds., *T-34 in Action*, rozdział 2.

[54] Prawdopodobnie był to generał major wojsk pancernych Wasilij Jefimowicz Chłopow, który podpisał się pod raportem, choć podpis jest niekompletny. Można odnieść wrażenie, że jego biuro było bardzo zadowolone, iż mogło użyć „neutralnego” raportu amerykańskiego, aby zrzucić winę za te wszystkie usterki na projektantów i producentów.

[55] „An Evaluation of the T-34 and KV Tanks by Workers of the Aberdeen Testing Grounds of the U.S., Submitted by Firms, Officers and Members of Military Commissions Responsible for Testing Tanks”, dostępne na stronie http://www.battlefield.ru/t34-kv1-aberdeen-

evaluation.html. Jestem wdzięczny profesorowi Jonathanowi Haslamowi z Cambridge za zwrócenie mojej uwagi na to źródło.

[56] *Ibid.* P. Carell w *Hitler's War on Russia* również często zaznacza, że dowódca T-34 musiał mieć młotek pod ręką i że załodze brakowało przyzwoitego radia. W tej sytuacji dziwi, że w pierwszych latach Rosjanie nie radzili sobie znacznie gorzej z użytkowaniem tego czołgu.

[57] Terminu „mała wojna", *Kleinkrieg*, używam tu w sensie, w jakim stosowano go w niemieckiej marynarce wojennej. Tam oznaczał mniejszą broń pozwalającą uszkodzić lub zatopić znacznie większą jednostkę. W wojnie na morzu były to torpedy, okręty podwodne i miny, za pomocą których można zniszczyć okręty wojenne.

[58] Healy, M., *Kursk 1943*, s. 31; Mitcham, S. W. Jr., *Blitzkrieg No Longer*, s. 132.

[59] Uważam, że najlepszym źródłem na ten temat jest Rottman, G. L., *Taktyka działań przeciwpancernych piechoty w II wojnie światowej*, s. 46–49.

[60] Keegan, J., *The Second World War*, s. 407. Potwierdzenie tego stanowiska w: Glantz, D. M., *Colossus Reborn*, s. 29.

[61] Barbier, M. K., *Kursk*, s. 77–78. Podobne dane liczbowe przedstawił W. S. Dunn Jr. w wartościowej pracy *The Soviet Economy and the Red Army 1930–1945* na s. 179.

[62] Ciekawe dane patrz: Dunn, W. S. Jr., *The Soviet Economy and the Red Army 1930–1945*.

[63] Glantz, D. M., *Colossus Reborn*, s. 355 i następne.

[64] *Ibid.* Dzieje powstania tych potężnych parków mostów pontonowych składających się z używanych jak klocki mostów o różnej długości i nośności przypomina historię

Seabee (patrz rozdział 5). Nie udało mi się jednak znaleźć radzieckiego odpowiednika admirała Bena Moreella.

[65] Glantz, . M., *Colussus Reborn*, s. 361–362; Barbier, M. K., *Kursk*, s. 82–84.

[66] Barbier, M. K., *Kursk*, s. 84. O działaniach partyzanckich pod Kurskiem pisze S. W. Mitcham Jr. w *Blitzkrieg No Longer* na s. 138. Obserwacja D. Stone'a, przedstawiona w *A Military History of Russia* na s. 212–213.

[67] http://www.dupuyinstitute.org/ubb/Forum4/HTML/000052.html.

[68] Zarówno W. Murray w *Luftwaffe*, jak i R. Muller w *The German Air War in Russia* dowodzą, jak ogromny wpływ na wycofanie niemieckich sił powietrznych z frontu wschodniego miała kampania bombardowań strategicznych RAF-u i USAAF-u. Pozostały tam głównie samoloty wspierające siły naziemne. Dokładne statystyki przedstawił Richard J. Evans w *The Third Reich at War* na s. 461.

[69] Dane liczbowe zaczerpnięte przez S. W. Mitchama Jr. ze starszej pracy Niepolda można znaleźć w *The German Defeat in the East 1944–45* na s. 16 i 36. Hardesty, V., *Red Phoenix*.

[70] Dobry wstęp stanowią: Murray, W., *Luftwaffe*, oraz Muller, R., *The German Air War in Russia*.

[71] Szczegółowe informacje o Szturmowikach patrz: artykuł Wikipedii „Ilyushin Il-2" (http://en.wikipedia.org/wiki/Ilyushin_Il-2), a także: Brookes, A., *Air War over Russia*, s. 63.

[72] Erickson, J., *The Road to Berlin*, rozdział 5; Mitcham, S. W. Jr., *The German Defeat in the East 1944–45*; Glantz, D. M. i House, J. M., *When Titans Clashed*, rozdział 13.

[73] Patrz artykuł Wikipedii „Operation Bagration” (http://en.wikipedia.org/wiki/Operation_Bagration); Mitcham, S. W. Jr., *The German Defeat in the East 1944–45*, rozdział 1; oraz kompletna relacja w: Zaloga, S. J., *Bagration 1944*.

[74] Patrz Habeck, M. R., *Storm of Steel*, s. 232–233. To, że armie radzieckie zaczęły operować z większą elastycznością właśnie wtedy, gdy wojska niemieckie broniły zajętych pozycji, zostało opisane w środkowych rozdziałach (9–13) doskonałej książki D. M. Glantza i J. M. House’a *When Titans Clashed*. D. Stone omawia tę kwestię w *A Military History of Russia* na s. 202 i następnych.

[75] Mitcham, S. W. Jr., *Blitzkrieg No Longer*.

[76] *Ibid*.; szczegóły patrz: Erickson, J., *The Road to Berlin*, rozdziały 11–16.

[77] Przerażające szczegóły przedstawia N. Fergusson w książce *The War of the World* uzupełnionej niedawno przez I. Kershaw, *The End: Hitler’s Germany, 1944–45*.

[78] Mitcham, S. W. Jr., *Blitzkrieg No Longer*, s. 215–216. Refleksyjny artykuł K. Zeitzlera został opublikowany w kwietniu 1962 roku w *Military Review* pod intrygującym tytułem „Ludzie i przestrzeń na wojnie: problem niemiecki podczas II wojny światowej”. Jest on mało znany, a zasługuje na przypomnienie. H. P. Willmott również podkreśla tę kwestię zgrabną metodą porównawczą w *The Great Crusade*, w rozdziale 5 „Czas, przestrzeń i doktryna”.

[79] Z niem. nadludzie (przyp. tłum.).

[80] Szczegóły patrz: Chaney, O. P., *Zhukov*.

ROZDZIAŁ 4

Jak zdobyć wybrzeże zajęte przez wroga

> I dzień świętego Kryspina nie minie,
> Od dzisiejszego dnia do końca świata,
> By imię nasze z ust do ust nie brzmiało,
> Nas, małej ale szczęsnej garstki braci.
>
> William Shakespeare, *Henryk V*, akt IV, scena 3[1]

Charakterystyczną cechą płazów jest to, że mogą zamieszkiwać dwa światy – wodny i lądowy. Generalnie są szczęśliwsze i bezpieczniejsze w wodzie. Natomiast na zwierzęta takie jak żółwie i foki więcej niebezpieczeństw czeka po wyjściu na brzeg, choć nikt nie powie, że w dorosły osobnik krokodyla nilowego stanowi łatwą ofiarę. Sam moment wychodzenia z morza na ląd jest ryzykowny – chyba że nie napotka się przeciwników, a wyjście ma miejsce przy dogodnej pogodzie i w odpowiednich warunkach terenowych. W czasie wojny takie sprzyjające okoliczności zdarzają się niezbyt często.

Ten rozdział jest poświęcony ewolucji wojskowych pojazdów amfibijnych w czasie II wojny światowej aż do wielkiego desantu w Normandii w czerwcu 1944 roku. Nie dotyczy on zatem takich pokojowych i nie wywołujących protestów lądowań jak przybicie statków Wilhelma III Orańskiego do brzegów południowej Anglii w 1688 roku, które położyło kres panowaniu Stuartów. Głównym przedmiotem mojego zainteresowania są operacje wojskowe na wybrzeżu okupowanym przez obrońców zdecydowanych przeszkodzić planowanej inwazji. Wspominam o nieudanych natarciach od strony morza, ale przede wszystkim rozważam tu, jak pewne organizacje

znajdują rozwiązania jednego z najtrudniejszych wyzwań, jakie może stanąć przed armią, a mianowicie, jak mimo kontrataku wylądować na wybrzeżu zajętym przez wroga.

Rozdział ten, podobnie jak inne, stawia zasadnicze pytanie: jak zdobyć przewagę nad nieprzyjacielem i dzięki temu przyczynić się do zwycięstwa w całym konflikcie. Jest on mocno powiązany z trzema z pozostałych czterech rozdziałów. Rozdział 5 dotyczący wojny na Pacyfiku w latach 1941–1945 to rozważania o bitwach w regionie, gdzie lądowanie na odległym i często niegościnnym wybrzeżu było podstawą strategicznego sukcesu lub klęski. Poruszonego tu tematu użycia przez aliantów pojazdów amfibijnych podczas wojny w Europie nie można rozpatrywać w oderwaniu od prawie równocześnie toczonych walk na Guadalcanalu, Wyspach Gilberta i Marianach ze względu na liczne podobieństwa tych kampanii. Nie można go również rozpatrywać niezależnie od dwóch pierwszych rozdziałów książki. Aby państwom zachodnim udało się obalić hitlerowską hegemonię w Europie, musiały gładko przejść przez trzy kolejne etapy walk, ściśle ze sobą powiązane niczym trzy wierzchołki trójkąta. Pierwszy etap stanowiło uzyskanie kontroli nad szlakami atlantyckimi i pokonanie U-Bootów, ale w stawaniu się potęgą morską bardzo dopomogło bycie potęgą lotniczą. Drugi krok to panowanie w powietrzu, przy czym alianckie siły powietrzne w Wielkiej Brytanii i Afryce Północnej były uzależnione od stałych dostaw amunicji, paliwa i części zapasowych drogą morską. W trzeciej fazie odbyła się inwazja na nieprzyjacielskie wybrzeża, podczas której narażone na niebezpieczeństwo wojska miały osłonę zarówno z morza, jak i z powietrza. Gigantyczna operacja normandzka stanowiła spektakularne połączenie operacji

na morzu, w powietrzu i na lądzie, apoteozę współdziałania wszystkich trzech służb wojskowych.

Desanty morskie w historii

Historia desantowych działań wojennych sięga daleko w przeszłość, do czasów gdy nie istniał jeszcze współczesny termin na ich określenie. Lądowanie Persów pod Maratonem, nieudana ateńska ekspedycja na Sycylię w 415 roku p.n.e., inwazja Cezara na Brytanię w 55 roku p.n.e. i niektóre krucjaty to wielekroć przywoływane przykłady inwazji z morza na ląd[2].

Spojrzenie w przeszłość na te dawniejsze wyprawy pomoże nam wyodrębnić niezmienne, historyczne cechy tego szczególnego rodzaju działań wojennych. Nie chodzi tu o najazdy na wybrzeże wroga jak atak sir Francisa Drake'a na Kadyks i inne hiszpańskie porty w latach 80. XVI wieku. Choć w tym przypadku uderzenie również nastąpiło z morza, to po zdobyciu stałego przyczółka na plaży nie był przewidziany marsz przez resztę lądu. Operacje, takie jak atak na Kadyks, zwykle prowadzono dla osiągnięcia mniejszego, konkretnego celu, jakim było, na przykład, obrócenie w niwecz zamiarów wroga (wyprawa Drake'a miała zakłócić koncentrację Wielkiej Armady) lub obniżenie zdolności ofensywnych (atak na Zeebrugge w kwietniu 1918 roku, gdzie Brytyjczycy zamierzali zablokować U-Bootom wyjście z portu okupowanego przez Niemców). Mogły to być również uporczywe ataki na małą skalę mające na celu rozciągnięcie sił wroga i – jak liczono – złamanie oporu obrońców. Oddziały Royal Marine prowadziły wiele tego rodzaju ataków przez większość II wojny światowej, co zmusiło Hitlera do rozmieszczenia znacznej liczby żołnierzy Wehrmachtu wzdłuż zachodnich wybrzeży Europy, od północnej Norwegii po granicę

francusko-hiszpańską. Na przykład pod koniec grudnia 1941 roku komandosi przeprowadzili akcję na wyspie Vågsøy, w połowie norweskiego wybrzeża, gdzie zniszczyli niemiecką elektrownię, fabryki i inne instalacje, a w lutym 1942 roku przeprowadzili słynny rajd i zdobyli ważny sprzęt radarowy w stacji Bruneval, niedaleko Hawru[3].

Operacji tych nie można jednak nazwać inwazjami. W Bruneval komandosi wylądowali na spadochronach, zabrali urządzenia i *odpłynęli* do Wielkiej Brytanii[4]. Niektóre z nich miały specjalny cel, jak zabranie sprzętu radarowego czy późniejszy atak w miniaturowych okrętach podwodnych na nieprzyjacielskie statki handlowe w Żyrondzie („Cockleshell Heroes”)[5]. Czasami celem takich akcji mogło być oddziaływanie psychologiczne. Z pewnością taki był zamiar Churchilla, który prawie natychmiast po upadku Francji – i na długo przed bitwą o Anglię – polecił szefom sztabów, aby zaproponowali „środki do energicznej, rzutkiej i nieustannej ofensywy na całe okupowane przez Niemców wybrzeże”[6]. Ponadto każda najmniejsza akcja, czy to zakończona sukcesem jak na wyspie Vågsøy, czy porażką jak na wyspie Guernsey w lipcu 1940 roku[7], stawała się okazją do zdobycia doświadczenia i wyciągnięcia wniosków dotyczących: wyszkolenia, dowodzenia i kontroli, komunikacji między lądem a morzem, użytej broni, wykorzystanych jednostek pływających, dokładności zebranych wcześniej danych wywiadowczych itd.

Jednak to wnioskom płynącym z większych i bardziej celowych operacji desantowych warto tu poświęcić uwagę. Pierwsze spostrzeżenie było takie, że do przeprowadzenia udanej inwazji na zdeterminowanego wroga na lądzie potrzebne są wyspecjalizowane oddziały i specjalistyczny sprzęt. Być może niekiedy pośpiesznie zebrana jednostka,

o ile udało się jej osiągnąć element zaskoczenia, mogła dokonać operacyjnego cudu, ale tego rodzaju ataki na wroga, który dobrze przygotował obronę, były proszeniem się o katastrofę. Nic dziwnego zatem, że historycy przypominają dwie innowacje w armii Filipa II Habsburga, ponieważ właśnie ta służba była jedną z sił napędowych stojących za „rewolucją wojskową" w XVI i XVII wieku. Pierwszą z tych nowości było utworzenie przez Madryt specjalnie przeszkolonych i doświadczonych w schodzeniu ze statków na ląd oddziałów królewskich komandosów, które przydzielono do różnych armad. Sformowano je na potrzeby prowadzonych w latach 60. XVI wieku akcji odzyskiwania Malty. Inne mocarstwa wzięły przykład z Hiszpanii i powołały podobne jednostki. Drugą zmianą było wprowadzenie specjalnych środków bojowych i odpowiednich taktyk pomagających odnieść sukces w bitwie. W efekcie w maju 1583 roku podczas hiszpańskiej wyprawy mającej na celu odbicie Azorów z rąk angielskich, francuskich i portugalskich „przygotowano specjalne barki do wyładowania koni i 700 sztuk broni artyleryjskiej na plażę; specjalne łodzie wiosłowe wyposażono w niewielkie działa, aby wspierały lądujące barki; specjalne zaopatrzenie czekało na wyładunek, aby posłużyło za wsparcie lądującym oddziałom w sile 11 tys. ludzi"[8]. Atakujący wykorzystali także podstęp – część sił wylądowała na odległej plaży i odwróciła uwagę miejscowego garnizonu, podczas gdy dwie fale komandosów zeszły na brzeg w głównym punkcie.

Równie ważny był kolejny, ogólny wniosek: ci, którzy kierowali operacją desantową, czy był to król Hiszpanii w latach 80. XVI wieku, czy też Churchill, Roosevelt i Połączone Szefostwo Sztabów w latach 1942–1943, musieli zapobiec rywalizacji między służbami i stworzyć pewnego rodzaju zintegrowane dowództwo. Rywalizacja

między sojusznikami to jedno (Wellington często twierdził, że gorsze od posiadania wroga jest posiadanie sojuszników), ale rywalizacja między poszczególnymi siłami zbrojnymi jednego państwa to sprawa znacznie poważniejsza. W wielu przypadkach porażka operacyjna wynikała z braku zrozumienia tego, co inne służby są w stanie zrobić, a czego – nie, a nawet świadomości tego, co na ten temat sądzi się w tamtych służbach. Poświęcony wyprawie do Niderlandów wiersz o hrabim Chatham i sir Richardzie Strachanie to nie tylko przykład satyry z okresu regencji. Inwazja na wyspę Walcheren w 1809 roku zakończyła się katastrofą. Miejsce zostało źle wybrane, ponieważ na tej nisko położonej wyspie panowała malaria. Nie poczyniono odpowiednich przygotowań (narzędzia, barki, wywiad) do natarcia z wyspy na ląd. Chatham niewiele zdziałał ze swoimi 44 tys. żołnierzy, a Strachan i jego statki stały u wybrzeża. Nie było sztabu planistów ani zintegrowanych struktur dowodzenia. Panował totalny bałagan – nie pierwszy i nie ostatni raz w dziejach takich wypraw.

Ostatni wniosek, w historii wyciągnięty najwcześniej, mówi, że nie ma znaczenia, jak wyszukanych i zintegrowanych sił wojskowych użyje się do lądowania, ponieważ zawsze muszą się one liczyć z ograniczeniami wynikającymi z odległości, ukształtowania terenu, dostępności oraz warunków pogodowych w danym momencie. Silnik o spalaniu wewnętrznym pozwolił zyskać dużo czasu i miejsca. Jednak w starciu z brutalną siłą sztormów miał utrudnione i ograniczone możliwości działania (o czym świadczą choćby trudności Churchilla z dostaniem się do Casablanki). Ponieważ fale zmieniały się codziennie – na Atlantyku powstawały bardzo wysokie, pionowo wznoszące się i opadające – a sztorm mógł nadejść

bardzo szybko, duży niepokój zawsze budził pomysł lądowania nie tylko na wybrzeżu otwartym, ale nawet na osłoniętym.

Dlatego zawsze, gdy było to możliwe, planujący inwazję myśleli także o oddziałach lądujących w kolejnych rzutach i o zaopatrzeniu, marząc o bezpiecznym, funkcjonującym porcie, do którego mogłyby cało przybić statki i przez który swobodnie przechodziłyby uzupełnienia. Problem oczywiście polegał na tym, że każdy dobry i wart tej nazwy port był silnie broniony przez wroga za pomocą dział, bastionów, umocnień zewnętrznych i wewnętrznych oraz ewentualnie min i ukrytych przeszkód, a oddziały desantowe wraz ze swoimi środkami transportu znajdowały się na morzu, gdzie miotane przypływami i odpływami cierpiały na chorobę morską, zanim przypuściły krwawy szturm. Historia desantów morskich zna zatem wiele przypadków, gdy ataki skończyły się porażką, na przykład w 1741 roku Brytyjczycy wysłali 24 tys. ludzi, 2 tys. dział i 186 statków przeciw kolumbijskiemu miastu Cartagena de Indias, a mimo to zostali odparci przez znacznie mniejszy hiszpański garnizon zajmujący potężną fortecę. Próba zajęcia nieprzyjacielskiego wybrzeża naturalnie prowadzi do silniejszej jego obrony i na ogół kończy się fatalnie. Lądowanie na plażach, czy to pobliskich, czy oddalonych, narażało żołnierzy na działanie żywiołów, zmuszało ich do zabrania własnego wyposażenia (sprzęt do budowy mostów, jednostki remontowe i części zapasowe) i zbudowania infrastruktury transportowej z przyczółków do dróg na terenie nieprzyjaciela. Jednak zrezygnowanie z desantu morskiego i ograniczenie się do kampanii lądowej (jak zrobili alianci we Włoszech w latach 1943–1945, z wyjątkiem Anzio) oznaczało brak możliwości wykorzystania zalet działań morskich i konieczność

toczenia morderczych walk. Jedna z tych opcji operacyjnych mogła okazać się drogą do zwycięstwa, niestety, nie dało się stwierdzić z wyprzedzeniem która z nich.

W zasadzie, desant morski to ryzykowne posunięcie. Bardziej karkołomny jest chyba tylko desant powietrzny. I nie chodzi tylko o to, że statki wysadzają żołnierzy i wyładowują sprzęt, a potem odpływają. Rzecz w tym, że konieczne jest prowadzenie zintegrowanych operacji połączonych mimo nieprzyjacielskiego ostrzału i często w bardzo trudnych warunkach. Wymaga to rzeczy prawie niemożliwej – stworzenia podlegającego jednemu dowódcy, sprawnie działającego połączonego sztabu, w którym każdy zna swoje miejsce i rolę dzięki systematycznym ćwiczeniom przed inwazją. Potrzebna jest też doskonale funkcjonująca komunikacja, którą wróg stara się zakłócić, a także odpowiednie uzbrojenie. Dopiero gdy spełnione są te warunki wstępne, lądowanie staje się zaledwie wykonalne.

Ktoś znający te wszystkie lekcje historii (i dzieje kilku innych wcześniejszych kampanii, które przestudiowali XIX-wieczni sztabowcy) mógł sądzić, że gdy wreszcie wybuchła I wojna światowa, to istniejące przed 1914 roku armie będą lepiej przygotowane do elastycznych, starannie zaplanowanych uderzeń z morza. To lepsze przygotowanie powinno zwłaszcza dotyczyć decydentów i starszych strategów z Londynu wychowanych na „brytyjskim sposobie działań wojennych”[9]. Jednak znacznie mniej uwagi poświęcili oni naukom płynącym z wojny krymskiej (niezdarnej, ale za to skutecznej, gdyż zmusiła Rosję do wystąpienia o zawieszenie broni) niż precyzyjnym uderzeniom armii pruskiej na Danię, a potem na Austrię i Francję w latach 60. XIX wieku. Skoro przyszłe wojny europejskie miały być rozstrzygane tak szybko, to znaczy pierwszego lata i pierwszej jesieni kampanii na głównych

polach bitew, jaki był sens prowadzenia ataków na peryferiach? Na to pytanie zwolennikom desantów morskich trudno było znaleźć odpowiedź. Był też inny powód, że działania desantowe tak rzadko praktykowano podczas I wojny światowej – ogólna sytuacja strategiczna. Ta wojna była przede wszystkim europejską wojną *lądową*, a zatem – wojną generałów. Potężne armie państw centralnych walczyły o terytoria z ogromnymi armiami Francji, Wielkiej Brytanii i (później) Stanów Zjednoczonych na zachodzie, Rosji – na wschodzie oraz Włoch – na południu. W latach 1917–1918 armie brytyjskie i amerykańskie znajdowały się już głęboko na terenie Francji, nie było więc potrzeby przeprowadzania masowych desantów na wybrzeża francuskie. Miny, torpedy i nadmorska artyleria zapobiegały wszelkim alianckim uderzeniom na wybrzeża Bałtyku. Morskie operacje desantowe, które miały tam miejsce, były niemiecko-rosyjskimi uderzeniami na drugorzędnym teatrze działań wojennych. Wszystkie liczące się państwa z basenu Morza Śródziemnego należały do sojuszu (Francja, Włochy, ich kolonie oraz Egipt) albo były neutralne (Hiszpania, Grecja). Ewentualnym celem mogły tu być jedynie Turcja i Lewant. Sprzymierzona z Wielką Brytanią Japonia kontrolowała Daleki Wschód i z łatwością wchłonęła tamtejsze odsłonięte niemieckie kolonie.

Dlatego mimo wszystkich zapewnień wygłaszanych przed I wojną światową przez admirała Jacky’ego Fishera i innych o tym, że armia na wybrzeżu zostanie ostrzelana „pociskami” przez marynarkę wojenną, nie było jasne, skąd te pociski miałyby zostać wystrzelone, nawet gdyby brytyjscy generałowie zgodzili się być tak uśmiercani (a po ulokowaniu się we Francji nie byli). Zajmowanie kolonii niemieckich w Afryce i na południowo-zachodnim Pacyfiku

przebiegło stosunkowo łatwo, z wyjątkiem zakończonej fiaskiem operacji desantowej w listopadzie 1914 roku brytyjsko-indyjskich sił ekspedycyjnych w tanganickim porcie Tanga. Powinna ona stanowić lekcję poglądową, jak złe wyszkolenie, komunikacja, sprzęt i dowodzenie mogą zamienić pomysłowe uderzenie w katastrofę[10]. Jednak lekcje mogą być pouczające tylko wtedy, gdy zostaną odrobione.

Niestety, nauczka otrzymana w Tandze nie została przeanalizowana, czego z łatwością dowiodła największa nieudana morska operacja desantowa XX wieku, czyli kampania na półwyspie Gallipoli w latach 1915–1916, równie znana jak ateński atak na Sycylię i równie katastrofalna. Walki na półwyspie Gallipoli wspominane są do dziś nie tylko w ramach upamiętnienia historycznych wydarzeń (o czym świadczą każde obchody dnia ANZAC w Australii i Nowej Zelandii oraz wielki szacunek Turków dla Mustafy Kemala, zwanego później Atatürkiem), ale także ze względu na fascynację, jaką budzi ogromna przepaść między wielkim strategicznym celem, a prowadzącym do klęski sposobem jego osiągnięcia. Chyba żadna inna operacja nie ilustruje lepiej niż ta, jakie znaczenie ma przepływ informacji zwrotnych – w tym przypadku całkowity ich brak – o tym, co dzieje się na lądzie i na morzu, oraz jaki wpływ na ogólny bieg wojny może mieć taktycznie niepomyślny zbieg okoliczności[11]. Za pomocą jednego uderzenia przez Dardanele, jak utrzymywał jego główny zwolennik – Churchill, zamierzano przywrócić połączenie drogą morską wahającej się Rosji z Zachodem, dzięki czemu nie wycofałaby się z wojny. Z drugiej strony, miało to doprowadzić do załamania się ponoć kruchego imperium osmańskiego (które przyłączyło się do Niemiec w listopadzie 1914 roku), a wówczas

państwa bałkańskie, to znaczy Grecja, Bułgaria i Rumunia, mogłyby zrezygnować z neutralności.

Rozumowanie strategiczne było przekonujące i kuszące, ale operacja zakończyła się katastrofą. Zaczęła się od działań samej marynarki wojennej w marcu 1915 roku, której okręty wpłynęły w cieśninę. Gdy aliancka flota uciekała z założonego przez Turków pola minowego, straciła cztery duże okręty (trzy brytyjskie i jeden francuski), a trzy kolejne zostały poważnie uszkodzone. Był to wynik gorszy od strat Royal Navy w późniejszej o rok bitwie jutlandzkiej. Następnie zebrano jednostki piechoty z różnych miejsc: pułki francuskie z wybrzeża Morza Śródziemnego, oddziały brytyjskie z Egiptu, Indii i samych Wysp Brytyjskich, zupełnie świeże dywizje australijskie i nowozelandzkie będące w drodze na front zachodni. Pod koniec kwietnia 1915 roku alianci, gdy dali już Turkom dość czasu na sprowadzenie posiłków, rozpoczęli lądowanie na skalistych, pełnych wąwozów i porośniętych ciernistymi krzakami wzgórzach półwyspu Gallipoli. Choć wojska alianckie robiły, co było w ich mocy, nie miały żadnych szans zdobyć kontroli nad położonymi wyżej terenami i ponosiły ogromne straty. Obie strony posyłały do walki kolejne dywizje, ale sytuacja nie ulegała zmianie.
W grudniu i styczniu, w szybkich nocnych ruchach wojsk, które zaskoczyły Turków, alianci wycofali się z plaż, tym samym przyznając się do przegranej, i odpłynęli do kraju. Zabitych zostało 44 tys. alianckich żołnierzy, a kolejne 97 tys. – rannych (straty wyższe od amerykańskich w wojnie koreańskiej). Straty Turków były jeszcze wyższe, ale wygrali[12].

Narody Zachodu pokazały w Cieśninie Dardanelskiej, że znacznie lepiej sobie radzą z wycofywaniem się drogą morską niż z lądowaniem na plażach, nie mówiąc już

o przedzieraniu się z początkowego przyczółka do głównego stanowiska na lądzie. Z perspektywy czasu łatwo zrozumieć przyczyny tej klęski. Pogoda w cieśninie jest zawsze wyjątkowo zmienna – od intensywnych upałów latem (przy braku odpowiednich zapasów wody armia usychała z pragnienia jak tamtejsze krzaki, a liczba zachorowań bardzo wzrastała) po silne sztormy i wichury nadciągające zimą przez Bosfor. Niesprzyjające było też ukształtowanie terenu ze stromymi stokami, niespodziewanymi szczelinami i rosnącymi wszędzie ciernistymi krzakami. Miejsca desantowania, zwłaszcza te, gdzie wylądowały oddziały australijskie i nowozelandzkie, były niegościnne i praktycznie nie dało się z nich znaleźć drogi wyjścia. Alianci mieli mizerne dane wywiadowcze o tym, czego mają się tam spodziewać. Jednostki nie zostały przeszkolone do wykonywania tego rodzaju operacji. Wsparcie ogniowe z przybrzeżnych okrętów było niepełne, co po części wynikało z tego, że trudno było wypatrzeć, gdzie znajdują się Turcy, a po części z tego, że eskadry bombardujące musiały trzymać się z dala od wybrzeża z powodu min i okrętów podwodnych nieprzyjaciela (w ciągu następnego miesiąca zostały zatopione trzy kolejne duże okręty). Jednostki pływające, które dostarczały ludzi z okrętów na ląd, z wyjątkiem kilku prototypowych, nie można wcale uznać za sprzęt desantowy. Wreszcie i uzbrojenie, i taktyka niedoświadczonych oddziałów, które dostały rozkaz nacierania przez ten skalisty teren, były nieodpowiednie do takiego zadania. Nadzór nad tą rozwijającą się katastrofą miała struktura dowodzenia, z jednym wyjątkiem przywodząca na myśl sir Richarda Strachana i hrabiego Chatham – tym razem liczba ofiar i rozmiar porażki były znacznie większe. W konsekwencji nie udało się otworzyć szlaków zaopatrzenia dla Rosji,

Turcja nie wycofała się z wojny i walczyła do końca, Bułgaria przyłączyła się do państw centralnych, a pozostałe kraje bałkańskie zachowały neutralność. Nieco ponad rok później Imperium Rosyjskie zaczęło się rozpadać.

Po bitwie o Gallipoli zainteresowanie Brytyjczyków desantami morskimi, co w tej sytuacji zrozumiałe, spadło. Coraz więcej środków było potrzebnych w gigantycznych zmaganiach na froncie zachodnim i dlatego nieprzychylnym okiem patrzono na egzotyczne i trudne desanty z morza. Z powodu nalegań Francji jesienią 1915 roku armia aliancka założyła przyczółek na plaży w Salonikach, ale przez trzy następne lata nie udało jej się odejść dalej od wybrzeża. Tamtejsze bataliony zyskały więc przezwisko „ogrodnicy Salonik". Następnej wiosny Francuzi walczyli o życie w Szampanii i Flandrii, więc sprzeciwiali się wszystkim wyprawom na wschód. Po przełomie roku 1915 i 1916 Brytyjczyków bardziej kusiły podboje terenów imperium osmańskiego, ale prowadzili zmasowane natarcia *lądowe* w kierunku na wschód od Egiptu i na północ od Basry. Dowództwa armii nie było ani trochę zainteresowane wysadzeniem dywizji na wybrzeżu wroga, a marynarka wojenna skoncentrowała się na blokowaniu Hochseeflotte na Morzu Północnym i dokładaniu starań, aby nie przegrać w bitwie konwojów atlantyckich z U-Bootami. Rajd na Zeebrugge w 1918 roku, choć dobrze przeprowadzony, był tylko rajdem – niczym więcej. Przystąpienie Stanów Zjednoczonych do wojny nie zmieniło przyjętych postaw. Miliony amerykańskich piechurów bezpiecznie pożeglowały do Hawru i dopiero stamtąd pomaszerowały lądem na front. W latach 1917–1918 żołnierzy amerykańskiej piechoty morskiej posłano w głąb lądu, gdzie walczyli nad Aisne i Mozą.

Generalnie I wojna światowa zdyskredytowała morskie operacje desantowe. Dopiero gdy opadł pył bitewny i ukazały się kontury nowego globalnego krajobrazu strategicznego – mniej więcej w 1923 roku – ten rodzaj operacji wojskowych z oczywistych powodów zyskał nowych zwolenników. Niewątpliwie w dotkliwie pokonanej i znacznie okrojonej Rzeszy, w potwornie zniszczonej Francji i Włoszech, którym z trudem udało się wygrać wojnę, oraz w kształtującym się Związku Radzieckim dużo myślano o wojnie, ale nie uwzględniano przerzucania sił przez morza i oceany. Japonia była w fazie liberalizacji, a tamtejsi wojskowi jeszcze nie zaczęli prężyć muskułów. Nawet aneksja Mandżurii przez Japończyków w 1931 roku była operacją lądową niemającą nic wspólnego z atakowaniem plaż czy zajmowaniem portów. Jednak pod koniec lat 30. XX wieku sytuacja uległa zmianie. W trakcie ataku w dolnym biegu Jangcy duże japońskie statki handlowe przewoziły jednostki i pojazdy desantowe. Po roku 1919 tylko dwa z siedmiu mocarstw w ogóle myślały o desantach morskich.

Jednym z tych dwóch państw była Wielka Brytania, choć trudności gospodarcze i reperkusje sromotnej klęski na półwyspie Gallipoli (przeanalizowanej w wielu wojennych wspomnieniach) zepchnęły operacje połączone do ciemnego i zakurzonego kąta. W efekcie jedynie od czasu do czasu przeprowadzano ćwiczenia na małą skalę. Powstał także teoretyczny podręcznik szkoleniowy i zbudowano trzy prototypy motorowych jednostek desantowych. Dopiero japońska inwazja na kontynentalne Chiny w 1937 roku, a potem kryzys czechosłowacki w 1938 roku zmusiły Brytyjczyków do wznowienia planowania i organizowania desantów. Na papierze sytuacja zaczęła się poprawiać. Powołano Inter-Service Training and Development Centre

(ISTCD)[13], zaprojektowano specjalistyczny sprzęt desantowy i duże statki do jego transportu oraz zaktualizowano podręcznik desantu morskiego. Była to jednak tylko *teoria*. Oficerowie średniego szczebla dobrze ze sobą współpracowali i mieli świetne, nowatorskie pomysły, lecz wciąż brakowało im narzędzi. Na duże manewry w okolicach Slapton Sands w hrabstwie Devon w lipcu 1938 roku niekorzystny wpływ miała prawie sztormowa pogoda i zakończyły się chaosem. To zdarzenie zmobilizowało ISTCD do poważniejszego zajęcia się planowaniem. Właśnie ten ośrodek przewidział prawie wszystkie praktyczne przeszkody, jakie napotkały operacje desantowe podczas II wojny światowej. Znamienne jednak, że w chwili wybuchu konfliktu ten naprawdę działający na pograniczu różnych służb ośrodek został rozwiązany. Armia wyruszyła do Francji, siły powietrzne bombardowały Trzecią Rzeszę, a marynarkę wojenną czekała bitwa na pełnym morzu z Kriegsmarine. Gdzież zatem można byłoby przeprowadzić jakiekolwiek operacje połączone? I kto byłby nimi zainteresowany? We wrześniu 1939 roku wszyscy oficerowie ISTCD, z wyjątkiem jednego, wrócili do swoich jednostek bojowych[14].

Drugim krajem zainteresowanym jeszcze desantami morskimi były Stany Zjednoczone ze względu na swoje długie wybrzeże z licznymi zatokami i płaskimi plażami. Przyczyniła się do tego literatura wspomnieniowa, która rozkwitła tam po wojnie 1812 roku, i dzienniki piechoty morskiej (istniejącej od czasu powstania państwa) prowadzone podczas kampanii, jak „From the halls of Montezuma to the shores of Tripoli”, czyli „Od sal Montezumy po wybrzeże Trypolisu”. Jednak historią U.S. Marine Corps przed wojną na Pacyfiku i w czasie jej trwania, czyli w latach 1941–1945, zajmiemy się

w rozdziale 5 tej książki. Wówczas oczywiste staną się podobieństwa i różnice między desantami morskimi w Europie i na Pacyfiku. W tym rozdziale skupimy się wyłącznie na europejskim teatrze działań wojennych.

Desant morski w latach 1940–1942

Główną przyczyną morskich działań desantowych w pierwszych trzech latach II wojny światowej *nie* było wcale wprowadzenie w życie planów Zachodu z okresu międzywojennego, lecz szok wywołany nadzwyczajnymi zwycięstwami państw Osi na rozległych terytoriach, na które ich wojska bardzo często docierały drogą morską[15]. Na przykład udany podbój Norwegii przez Wehrmacht z wykorzystaniem warunków naturalnych i wszystkich środków technicznych w ciągu kilku miesięcy 1940 roku, choć dysponujące znaczną przewagą Wielka Brytania i Francja miały możliwości sprzeciwu, był (i pozostaje) jednym z najbardziej zaskakujących wydarzeń w historii wojskowości. Wystarczy spojrzeć na mapę – z portami i lotniskami polowymi na całym wschodnim wybrzeżu Szkocji od Rosyth po Scapa Flow od dziesięcioleci przygotowywanymi tylko po to, aby zablokować Niemcom drogę na północ – by zdziwić się, dlaczego alianci nie zareagowali na atak Hitlera na ten strategicznie ważny obszar. To prawda, że w bitwach morskich u wybrzeży oraz w prowadzącym do Narwiku fiordzie Ofot flota admirała Raedera otrzymała razy, po których chyba nigdy do końca się nie podniosła, ale dalej na południu Royal Navy po prostu nie potrafiła poradzić sobie z atakami Luftwaffe, a wysadzone na brzeg francuskie i brytyjskie oddziały wojskowe na ogół natrafiały na zajmujące lepsze pozycje i lepiej przeszkolone oddziały strzelców alpejskich (*Gebirgsjäger*).

Przede wszystkim jednak, wówczas po raz pierwszy atakujący z morza żołnierze stanęli przeciw wrogiemu państwu sprawującemu kontrolę w powietrzu. Nie rozumiał tego czasem zbyt historycznie myślący Churchill, którego codziennym ponagleniom do działań w Norwegii towarzyszył kompletny brak zrozumienia panującego wówczas chaosu i skutków zastraszających nalotów niemieckich bombowców średnich i nurkujących[16]. Być może jedyną pożyteczną rzeczą, która wyniknęła z norweskiej klęski, było to, że parlament zagłosował przeciw rządowi Chamberlaina i w trudnych dniach maja 1940 roku premierem mianowano Churchilla. Choć zaledwie kilka miesięcy później nowy, nadaktywny i pomysłowy przywódca imperium brytyjskiego był świadkiem próby zdobycia przez Trzecią Rzeszę kontroli powietrznej nad kanałem La Manche, a jej niepowodzenie całkowicie uniemożliwiło Niemcom przeprowadzenie *ich* operacji desantowej Lew Morski, jeszcze nie zrozumiał, że tym samym ograniczeniom podlega Royal Navy. Bez dobrej osłony z powietrza nawet najpotężniejsze okręty wojenne nie mogą bezpiecznie operować u wybrzeża zajętego przez wroga. Hitlerowskie bombowce nurkujące mogły wówczas doprowadzić na wszystkich przybrzeżnych wodach Europy Zachodniej do tego samego co tureckie pola minowe na wodach okalających półwysep Gallipoli.

Nieodrobienie tej lekcji zostało wypomniane Brytyjczykom w latach 1941 i 1942, kiedy imperium ponosiło jedną klęskę za drugą. Brytyjskie starania na dużą skalę, aby dopomóc Grecji w obronie, a później utrzymać Kretę, skończyły się klęską. Być może żadna armia na świecie nie mogła powstrzymać hord dywizji zmechanizowanych i pancernych posłanych przez rozwścieczonego Hitlera na Bałkany w kwietniu i maju

1941 roku, które w zadziwiająco krótkim czasie wywalczyły sobie drogę przez Jugosławię do południowej Grecji. Brytyjczycy, którzy wcześniej całkowicie zastraszyli flotę włoską, panowali przecież na morzu, a Kreta była wyspą. Jednak bez dominacji w powietrzu to niewiele znaczyło. W dniu 20 maja wylądowało pod Maleme[17] 3 tys. niemieckich spadochroniarzy i pokonało broniące tej miejscowości bataliony. Luftwaffe srogo ukarała Royal Navy za próby wzmocnienia miejscowego garnizonu, a kilka tygodni później – za wycofywanie wyczerpanych żołnierzy. Tym razem nie było tam ani hurricane'ów, ani spitfire'ów, które zjawiły się nad Dunkierką, i żadne nawoływania Churchilla do nieustępowania nie mogły powstrzymać 500-kilogramowej bomby, która przebiła pokład niszczyciela HMS „Kashmir" i zatopiła go w ciągu dwóch minut (pięć innych niszczycieli i trzy krążowniki spotkał ten sam los). W Royal Navy nie było żadnych okrętów wojennych do obrony punktowej ani wysuniętych patrolowych, a amerykańska marynarka wojenna miała je wprowadzić dopiero na Okinawie latem 1945 roku, aby przeciwdziałać atakom kamikaze. Zaledwie pół roku później (9 grudnia 1941 roku) bombowce elitarnej 22. Floty Powietrznej japońskiego lotnictwa marynarki wojennej w niecałe trzy godziny zniszczyły nowy brytyjski pancernik HMS „Prince of Wales" i krążownik liniowy HMS „Repulse"[18] u wybrzeża Malajów. Nowsze okręty wojenne zaprojektowano tak, aby zabezpieczyć je przed samolotami, które – jak twierdził już generał Billy Mitchell – mogły je zatopić. Zostały uzbrojone w 175 dział przeciwlotniczych wystrzeliwujących 60 tys. pocisków na minutę[19]. Ale nawet to było nieskuteczne przeciw dobrze przeprowadzonym atakom z powietrza.

Liczyło się jedynie sprawowanie kontroli powietrznej nad wybrzeżem i wodami przybrzeżnymi. O zwycięstwie i przegranej w II wojnie światowej zadecydowało to, kto panował w powietrzu, a kto – nie. Do operacji norweskiej Luftwaffe skierowała 800 samolotów bojowych i 250 samolotów transportowych, natomiast Wielka Brytania miała znacznie mniej jednych i drugich, a Francja nie dysponowała żadnymi. Podczas inwazji na Kretę niemieckie siły powietrzne wystawiły 500 samolotów transportowych (i 100 szybowców), 280 bombowców, 150 bombowców nurkujących, 180 myśliwców i 40 samolotów zwiadowczych. Tak wiele samolotów stanowiło logistyczny koszmar na zatłoczonych lotniskach południowej Grecji. Niewątpliwie Brytyjczycy z radością powitali ten problem[20]. Japończycy wysłali 34 bombowce wysokiego pułapu i 51 samolotów torpedowych do jednego tylko ataku na HMS „Prince of Wales" i HMS „Repulse". Okręty Royal Navy nie miały osłony RAF-u z lądu, a brytyjski lotniskowiec eskortowy tej eskadry, HMS „Indomitable"[21], wszedł na mieliznę podczas ćwiczeń i został odesłany do stoczni remontowej. Dokładnie w tym samym czasie, gdy te brytyjskie okręty szły na dno, japońskie samoloty z Formozy wyeliminowały prawie wszystkie nowoczesne samoloty amerykańskie na wyspie Luzon, co pozwoliło Japończykom praktycznie bez oporu przeprowadzić desant morski na Filipinach i dalszych wyspach.

Na początku 1942 roku dla amerykańskich i brytyjskich strategów zajmujących się kontratakami aliantów zachodnich jedno stało się jasne: nie da się przeprowadzić żadnego ataku z morza bez pełnej kontroli w powietrzu – i to nie tylko kontroli nad samymi plażami, gdzie odbywa się lądowanie. Trzeba było sobie zagwarantować także panowanie w powietrzu nad podejściem drogą morską do

miejsca inwazji, aby bronić się przez nieprzyjacielskimi siłami lotniczymi, morskimi i podwodnymi, a także przed wszelkimi kontratakami wojsk lądowych i stacjonującego na lądzie lotnictwa, skierowanymi na przyczółki plażowe.

Nawet gdyby alianci panowali w powietrzu i nie napotkali zaprawionych w walce oddziałów niemieckich, musieli jeszcze rozwiązać jeden problem – jak wylądować na brzegu. Pierwszym alianckim atakiem desantowym na zajęte przez wroga wybrzeże była operacja niefortunnie nazwana Menace[22] we wrześniu 1940 roku. Przeprowadziły ją Royal Navy i Royal Marines, aby pomóc siłom generała Charles'a de Gaulle'a w zajęciu kontrolowanej przez Vichy francuskiej kolonii w Senegalu, której głównym portem i bazą marynarki wojennej był Dakar. Skutki były żenująco złe pod prawie każdym względem, a po kilku dniach siły brytyjskie i francuskie zostały zmuszone do wycofania się, zanim w ogóle dostały się na brzeg. Dowodzenie i kontrola zawiodły. Brytyjski dowódca generał Noel Irwin miał swój sztab na krążowniku HMS „Devonshire", który w pewnym momencie musiał uciekać na północ, aby odciągnąć niszczyciele Vichy; następnie generał i jego sztab zostali przeniesieni na pancernik HMS „Barham"[23], który wdał się w pojedynek z bliska z działami fortecy dakarskiej i wspaniałego, nowego pancernika „Richelieu". Okręty na morzu wyszły na tym gorzej, a jedyny okręt podwodny Francji Vichy w tym rejonie poważnie uszkodził drugi brytyjski pancernik HMS „Resolution"[24]. Słabe wsparcie powietrzne z lotniskowca HMS „Ark Royal"[25] nie wywarło na wrogach żadnego wrażenia. Być może dobrze się stało, że nie nastąpił desant i żołnierze nie musieli walczyć na lądzie, jak stwierdził Evelyn Waugh w zjadliwie satyrycznej powieści o tej operacji zatytułowanej *Men at Arms* (*Ludzie pod bronią*).

Okropnie sfrustrowanemu generałowi Irwinowi musiało być trudno powściągnąć język, gdy po powrocie na Gibraltar pisał raport końcowy, ale udało mu się sformułować dwa istotne wnioski: (1) tego typu akcja nigdy się nie uda bez specjalnego statku dowództwa operacji połączonych, (2) statek wdający się w wymianę ognia z fortem przegrywa. Prawdę tę nieustannie kontestował Churchill[26]. Nelson, najodważniejszy z dowódców marynarki wojennej, często mówił, że wysyłanie okrętów wojennych przeciw dobrze bronionym portom nie jest mądrym posunięciem. Półtora stulecia później to stwierdzenie wciąż było prawdziwe.

Brytyjczycy podjęli kolejną próbę desantu w kwietniu i maju 1942 roku. Celem operacji Ironclad[27] było uprzedzenie ataku japońskiego i zdobycie Madagaskaru należącego do Francji Vichy, a przynajmniej strategicznego portu Diego Suarez w północnej części wyspy. Tym razem poszło im lepiej. Opór francuski w porcie i wokół niego był słaby, a miejscowy garnizon – gotowy poddać się, gdy tylko otoczą je jakieś jednostki armii i komandosów (garnizony w dżunglach na południu trzymały się nieco dłużej). Brytyjskie siły lądowe stanowiła cała dywizja armii, którą zatrzymano w drodze na indyjsko-birmański teatr działań wojennych i skierowano do walki. Francuska obrona powietrzna była minimalna, natomiast osłona ze strony dywizjonów myśliwców z dwóch brytyjskich lotniskowców floty – dobra. Tym razem wreszcie dowództwo miało kwaterę na zaadaptowanym liniowcu niezależnym od grupy bombardującej (która musiała otworzyć ogień zaledwie na 10 minut), sił desantowych i odległej osłony ze strony Floty Wschodniej[28]. W efekcie ta operacja poszła znacznie łatwiej niż nieudany desant w Dakarze, a tamtejsze dowództwo połączonych sztabów miało wiele satysfakcji z tego, że w końcu udało mu się coś osiągnąć.

Operacja Ironclad miała jeszcze jeden pozytywny aspekt, który zasługuje na więcej uwagi, niż na ogół mu się poświęca. Siły desantowe przypłynęły z Glasgow i portów położonych bliżej ujścia rzeki Clyde, co oznaczało, że Wielka Brytania jako potęga morska przerzuciła swoje oddziały na północny kraniec Madagaskaru aż o 14,5 tys. kilometrów. Prawdą jest jednak, że na tym etapie wojny szybko rozwijająca się armia brytyjska regularnie wysyłała konwoje wojskowe pod osłoną ciężkich okrętów wojennych z Firth of Clyde wokół Przylądka Dobrej Nadziei na Środkowy Wschód i do Indii, dzięki czemu stratedzy Admiralicji byli obeznani z całą logistyką. Jedyne, co musieli zrobić, to wykorzystać jedną z tych dywizji, które były w drodze na ląd (w tym przypadku 5. Dywizję Piechoty), aby udzieliła znacznego wsparcia komandosom, a także przydzielić więcej niż zwykle okrętów wojennych eskorty z Force H i z Home Fleet. Mimo wszystko zaplanowanie całej operacji, czyli uderzenia z morza w bardzo odległym miejscu, wymagało skoordynowania całych grup okrętów transportujących żołnierzy oraz okrętów eskortowych, rozwijających różną prędkość i płynących z różnych portów, co było znacznym osiągnięciem logistycznym. (Samo zorganizowanie posiłków na morzu dla 40 tys. osób było nie lada wyzwaniem).

W czerwcu 1940 roku z rozkazu Churchilla zostało powołane Dowództwo Operacji Połączonych (Combined Operations Command, COC), odpowiedzialne za prowadzenie rajdów na wybrzeża okupowanej Europy. Jak na ironię, być może to upadek Francji stworzył okazję do odrodzenia się idei operacji połączonych. Przy zachętach ze strony premiera Dowództwo Operacji Połączonych bardziej ambitnie wytyczyło zakres celów, a trzeźwo myślący szefowie sztabów musieli poskramiać jego zapędy. Dakar

był jego pierwszą próbą bojową, której skutki zostały opisane powyżej. Po niej niektórzy krytycy operacji połączonych byli więcej niż przekonani, że ich wątpliwości są uzasadnione. Jednak ponaglani przez niecierpliwego Churchilla członkowie Komitetu Szefów Sztabu – mający coraz większą świadomość, że ich nowi amerykańscy sojusznicy będą nalegać na jak najszybsze przeprowadzenie dużych operacji desantowych w Europie i będący pod wrażeniem, młodego, energicznego i wkrótce awansowanego na wiceadmirała lorda Louisa Mountbattena, który w październiku 1941 roku został mianowany szefem Dowództwa Operacji Połączonych i został członkiem Komitetu – musieli pogodzić się z faktem, że coraz więcej środków będzie przeznaczanych na operacje desantowe.



Brytyjskie lądowanie na Madagaskarze w maju 1942 roku
Choć operacja Ironclad była mało znana, pokazała, że rosną alianckie umiejętności prowadzenia operacji desantowych w bardzo odległych miejscach. Był to pierwszy duży kontratak Brytyjczyków na państwa Osi i ich sojuszników.

I tak się stało, a już i tak mocno przeciążony brytyjski przemysł okrętowy musiał sprostać nie lada wyzwaniu.

Szybkie statki pasażerskie przekształcono w wielkie okręty desantowe piechoty (Landing ship, infantry; LS-I), kilka holenderskich promów zaadaptowano na transportery dla wojska, a setki mniejszych jednostek desantowych zbudowano, głównie w Stanach Zjednoczonych. Na poligony zostały wysłane do testowania pierwsze, niezwykle ważne barki desantowe dla czołgów. Rekrutowano coraz więcej personelu – do marynarki wojennej, a także do armii. Praca w Operacjach Połączonych przestała być ślepym zaułkiem w karierze. Czy można było wskazać inne, równie ważne jak „dowódca plaży" stanowisko podczas lądowania na wybrzeżu wroga? Kierował on nadciągającymi grupami żołnierzy, ciężarówkami i czołgami, posyłał ludzi i maszyny wraz z zapasami dalej w głąb lądu i szybko rozładowywał korki. W następnym roku wzrosła liczba obozów treningowych i plaż poligonowych. Powstały na prawie całym chłodnym wybrzeżu Szkocji, daleko od zwiadów Luftwaffe (a gdyby ktoś chciał ćwiczyć lądowanie przy wzburzonym morzu, było to odpowiednie miejsce). Rozpoczęto budowę pierwszych, odpowiednio zaprojektowanych okrętów dowództwa dla trzech rodzajów sił zbrojnych i wkrótce miały zostać im dostarczone. Zapał wiceadmirała Mountbattena[29] był zaraźliwy, ale tym, co naprawdę się liczyło, był sukces odniesiony na Madagaskarze[30].

Dlatego tym większe rozczarowanie nastąpiło, gdy wkrótce po obiecujących zwiastunach przyszła kolejna nieudana operacja desantowa w Dieppe. Na szczęście, zaledwie trzy miesiące później złe wrażenie zatarła większa i najbardziej udana ze wszystkich dotychczasowych operacji desantowych aliantów – lądowanie w Afryce Północnej.

Dieppe i Afryka Północna – ostrzeżenie i zachęta

Po co zwracać uwagę w tej opowieści na niewielki rajd na port francuski, który trwał zaledwie jeden dzień (18–19 sierpnia 1942 roku), zanim atakujący zostali zepchnięci do morza? Jeśli spojrzeć na dane liczbowe i cele, rajd na Dieppe był równie mało znaczący w historii operacji desantowych jak wyprawy na Walcheren, półwysep Gallipoli czy Kretę. Nawet gdyby zakończył się sukcesem, do niczego by nie prowadził. Skoro jednak zakończył się klęską, płynęło z niego wiele wniosków, z którymi musieli się zapoznać planiści imperium brytyjskiego. Była to źle zorganizowana operacja, co doprowadziło do nieproporcjonalnie dużej liczby ofiar śmiertelnych, głównie wśród Kanadyjczyków. I właśnie ta porażka, jak na ironię, stanowi o znaczeniu rajdu. Okazała się tak samo przydatna, jak straty konwojów HX 229 i SC 122 w marcu 1943 roku i szokujące straty bombowców USAAF-u podczas nalotów na Schweinfurt i Regensburg w październiku 1943 roku. Te trzy silne uderzenia niemieckie na poziomie taktyczno-operacyjnym – eskorta konwojów, strategiczne panowanie w powietrzu i desant morski – zmusiły aliantów zachodnich do poważnego przemyślenia wcześniejszych założeń i energicznego poszukiwania nowych rodzajów uzbrojenia, taktyk, sposobów szkolenia i organizacji.

Jednak rajd na Dieppe był czymś wyjątkowym w porównaniu z konwojami i nalotami bombowymi, które ze swej natury stanowiły przede wszystkim działania strategiczne. O rajdzie na Dieppe zawsze myślano jako o *próbnym* uderzeniu na Wał Atlantycki, wznoszony przez Wehrmacht od czasu zarzucenia operacji Lew Morski pod koniec 1940 roku. Ta akcja miała posłużyć do zebrania doświadczeń, które mogły dopomóc w przygotowaniach do

późniejszych większych operacji. Wielu historyków posługiwało się tym argumentem o użyteczności – „lekcją z Dieppe” – jako ostatecznym usprawiedliwieniem poniesionych strat, choć Kanadyjczycy byli oburzeni, że w ich pierwszych walkach w Europie wykorzystano ich oddziały jako swego rodzaju króliki doświadczalne do eksperymentu – w dodatku tak spartaczonego[31].

Dowództwo Operacji Połączonych wiceadmirała Mountbattena ponaglano, aby zaplanowało rajd i go przeprowadziło. Alianci mieli zająć i utrzymać przez krótki czas duży, broniony przez wroga port, zebrać informacje i ocenić reakcje Niemców. Wszystko to miało sens militarny, a także odzwierciedlało realia polityczne, gdyż zarówno Stalin, jak i Roosevelt domagali się, aby jak najwcześniej otworzyć drugi front we Francji, brytyjska opinia publiczna była do tego niechętnie nastawiona po niepowodzeniach w Afryce Północnej i na Dalekim Wschodzie, a Kanadyjczycy zastanawiali się, czy ich oddziały kiedykolwiek zostaną włączone do walki. Pierwotnie operację o kryptonimie Rutter[32] zaplanowano na początek lipca, lecz przeszkodził w niej nocny atak Luftwaffe na zbierające się w porcie okręty. Operację przemianowano na Jubilee[33] i przesunięto o pięć tygodni jako największą do owego czasu operację połączoną w regionie. Planowano wystawić około 6,1 tys. żołnierzy, głównie z dwóch kanadyjskich brygad piechoty. Miała ona większość oczywistych cech operacji desantowych z morza. Przewidziano osłonę powietrzną, bombardowanie przez marynarkę wojenną oraz główne natarcie i dwa ataki na flanki. Okręty desantowe przewiozłyby również czołgi. Konwój złożony z 250 jednostek miały poprzedzać trałowce i eskortować niszczyciele. Zaplanowano też udział w operacji oddziałów specjalnych, takich jak komandosi

(plus 50 rangerów – amerykańskich żołnierzy, którzy jako pierwsi mieli walczyć w Europie, i jako pierwsi zginąć). Główne siły miały uderzyć na plaże tuż przed świtem. Na papierze wszystko wyglądało dobrze. Powiał wiatr w kierunku Francji.

W środku nocy grupa z północnej flanki wpadła na niewielki, płynący wzdłuż wybrzeża konwój niemiecki i wdała się w walkę z nieprzyjacielskimi łodziami torpedowymi. Co gorsza, wystrzały zaalarmowały obronę niemiecką na lądzie. Jedynie niewielkiej części 3. Komanda udało się dotrzeć na brzeg, wspiąć na klify i oddać strzały w kierunku baterii na brzegu. Na południu 2. Komando miało znacznie łatwiejsze zadanie i dokonało zaplanowanych zniszczeń. Na środkowym odcinku główne siły po wylądowaniu po prostu nie dały rady wyjść z plaży, gdyż strome zbocza były tak wielką przeszkodą jak żelbetonowe bariery, a czołgi stanęły na kamieniach. Niszczyciele na wodach przybrzeżnych nie wyrządziły wielkich szkód niemieckim umocnieniom obronnym i nie mogły nawiązać łączności z oddziałami na brzegu. Wiele dywizjonów spitfire’ów operowało na granicy swego zasięgu – odwrotnie niż w bitwie o Anglię. I choć plan zakładał wyrządzenie dużych szkód Luftwaffe, osiągnięto odwrotny skutek: RAF stracił 119 samolotów, a niemieckie siły lotnicze – tylko 46. Niemieckie bomby i pociski zatopiły niszczyciel z 33 barkami desantowymi. Kanadyjczycy ponieśli potworne straty, gdy próbowali cofnąć się w stronę morza – z 6,1 tys. ludzi ponad tysiąc zginęło, 2,3 tys. zostało wziętych do niewoli, a wielu z ocalałych wróciło poważnie rannych. Około tysiąca żołnierzy nie dostało szansy, aby wydostać się na brzeg. W połowie ranka było już po wszystkim.

Literatura dotycząca rajdu na Dieppe dzieli się na dwie kategorie. Do pierwszej należą liczne dzieła wyrażające oburzenie Kanadyjczyków (nie tylko książki, ale też filmy, pieśni i wiersze) na niekompetencję brytyjskich wojskowych – podobnie jak w przypadku ANZAC i krytyki zajść na półwyspie Gallipoli, mimo że liczba ofiar w Dieppe była znacznie mniejsza. Do drugiej kategorii zaliczają się wypowiedzi podkreślające pożytek wynikający z analizy taktyczno-operacyjnej słabych punktów planu desantu, a zatem i długoterminowe korzyści z wypróbowania tego planu w praktyce. Churchill niewątpliwie wierzył, że operacja warta była poniesionych kosztów, gdy opisywał ją w swojej historii II wojny światowej. A ten nieokazujący skruchy pirat Bernard Fergusson, z formacji Czinditów i batalionu Black Watch, którego ostatnia, zwycięska operacja desantowa miała miejsce podczas kryzysu sueskiego w 1956 roku, podsumował swoją relację następującymi słowami: „Z ognia i dymu oraz masakry na plażach Dieppe wyłoniły się zasady, dzięki którym później ocalono wiele żywotów i odniesiono zwycięstwo”[34]. Krytycy mogą zauważyć, że nawet bez rajdu na Dieppe większość tych wniosków, które pomogły przygotować się do dnia D, dało się wyciągnąć z innych operacji. W końcu od lądowania w Afryce Północnej minęły tylko trzy miesiące.

Mimo wszystko z porażki w Dieppe *płynęła* nauka. Przygotowania wywiadowcze były niedostateczne oraz wydaje się, że lord Mountbatten i jego sztab przeforsowali swoje zamiary bez wiedzy Połączonego Komitetu Wywiadu (Joint Intelligence Committee, JIC). Jakim cudem planiści mogli nie wiedzieć, że niemiecki przybrzeżny konwój będzie tej nocy na tych samych wodach ani że siły niemieckie wzdłuż wybrzeża zostały postawione w stan alarmu, a do

Dieppe sprowadzono dodatkowe bataliony karabinów maszynowych? Niewłaściwie też oceniono wytrzymałość niemieckich umocnień obronnych oraz źle rozpoznano teren. Jak ciężki czołg Churchill miał przejechać po stromej, kamienistej plaży? A nawet gdyby pojazdom udało się pokonać taką drogę, jak bez specjalnego sprzętu miały się przedostać przez betonowe, przeciwczołgowe mury? Zejście z okrętów na brzeg odbywało się niezdarnie i jedynie nieliczni, jeśli w ogóle jacykolwiek, spośród kanadyjskich dowódców mieli doświadczenie w działaniach desantowych. Lądowanie było spóźnione i w niektórych przypadkach nastąpiło w złym miejscu. Nikt nie kontrolował akcji z wód przybrzeżnych, ponieważ nie wystawiono okrętu dowodzenia. Wsparcie lotnicze w ciągu dnia było niedostateczne, gdyż RAF nie miał wtedy zapewnionego pełnego panowania w powietrzu. Nie przeprowadzono wcześniej bombardowania z ciężkich samolotów Bomber Command ani nie przygotowywano się do taktycznych uderzeń z powietrza. Siła ostrzału przez marynarkę wojenną była dalece niewystarczająca. Skoro działa okrętowe kalibru 15 cali (381 mm) nie miały większego wpływu na walki na półwyspie Gallipoli, dlaczego 4-calowe (101,6 mm) działa niszczycieli miały coś zdziałać w Dieppe? Przede wszystkim popełniono zasadniczy błąd: głównym celem ataku był silnie broniony port zamiast jakieś słabiej umocnionej części wybrzeża. Jeśli alianccy planiści chcieli przetestować możliwość zajęcia bronionego portu, to w Dieppe dostali odpowiedź.

Jednak wartość eksperymentu z Dieppe polegała na czymś większym i bardziej złożonym, była bardziej lekcją psychologii. Wojska drugiego frontu – niezależnie od tego, kiedy w końcu zostałby otwarty – miały zdobyć łączące się z Atlantykiem wody Francji *i* zmierzyć się z dobrze

wyszkolonymi niemieckimi żołnierzami. To tę kombinację wyzwań trzeba było przetestować. Rezultaty rajdu nie tylko potwierdziły wszystkie obawy Alanbrooke'a – oraz zaopatrzyły jego i Churchilla w argumenty za odłożeniem operacji Overlord do roku 1943, a nawet do 1944 – ale również stanowiły nowy i znacznie wyżej umieszczony punkt odniesienia dla brytyjskich i amerykańskich planistów. W chwili, gdy alianci mieli w końcu wylądować na wybrzeżu Francji i przeprowadzić pełną inwazję, musieli być do tego bardzo dobrze przygotowani.

Oczywiście istniał jeszcze jeden, bardziej napawający aliantów przerażeniem powód. Niemiecki garnizon w Dieppe i jego okolicy był co prawda dobrze rozmieszczony, ale przecież niezbyt duży. Niemiecka 571. Dywizja Piechoty miała około 1,5 tys. ludzi na tym terenie, ale tylko 150 z nich znalazło się tam po to, aby zasypać ogniem główne plaże. Mimo wszystko te siły, i umocnienia obronne, okazały się wystarczające (co przywodzi na myśl brytyjski atak na Cartagena de Indias w 1741 roku). Mur Atlantycki już nigdy nie miał być tak słabo obsadzony. W ciągu następnych dwóch lat Niemcy ściągnęli na ten front dużo więcej dywizji oraz stworzyli tam wspaniałe przeszkody, bunkry i pola minowe. W zasadzie obie strony mogły się wiele nauczyć z tak naprawdę niewielkiej operacji w Dieppe.

Działaniami na małą skalę z pewnością nie można nazwać operacji Torch[35], czyli lądowania w Afryce Północnej w listopadzie 1942 roku. Natomiast czasowa bliskość obu desantów ułatwia wskazanie różnic między nimi. Operacja Torch była bardzo dużym desantem – inwazją, nie rajdem. Choć początkowe plany aliantów wymagały przeprowadzenia szerzej zakrojonych akcji, oddziały, które w pierwszym etapie wylądowały z zadaniem zajęcia

Casablanki, Oranu i Algieru, liczyły w sumie 75 tys. ludzi. Wiele kolejnych oddziałów miało do nich dołączyć. Była to również operacja brytyjsko-amerykańska i pierwsza tego rodzaju podczas II wojny światowej – nie dość, że wspólna (dwóch aliantów zachodnich), to połączona (trzy rodzaje sił zbrojnych). Istniał jeszcze jeden powód, dla którego musiała się udać. Czyż dwie dość różne kultury wojskowe mogły uniknąć w ogniu bitwy praktycznie nieuchronnych tarć na granicach sojuszy politycznych, różnych systemów organizacji i szkolenia, różnego uzbrojenia i różnych systemów dowodzenia?

Mogły, a to dzięki temu, że Churchill, Roosevelt i Połączone Szefostwo Sztabów (Combined Chiefs of Staff, CCS) pracowali nad zasadami sojuszniczej współpracy co najmniej od spotkania w sierpniu 1941 roku nad zatoką Argentia w Nowej Fundlandii, a jeszcze w Boże Narodzenie tamtego roku premier pospieszył z wizytą do Waszyngtonu. Niektórzy generałowie i admirałowie lepiej od innych pogodzili się z przekreśleniem istniejących między nimi różnic i dzieleniem się funkcjami. Generał Eisenhower i marszałek Tedder byli w tym świetni i obaj wykazali się olbrzymią cierpliwością. Jednak konieczność zmuszała obie strony do przyspieszenia tempa działań. Obaj sojusznicy wiedzieli, że w miejscach, gdzie mogliby razem stoczyć kampanie (w Azji Południowo-Wschodniej, regionie śródziemnomorskim i północno-zachodniej Europie), powinni przyjąć zasadę, że dowódca naczelny danego teatru działań wojennych będzie pochodzić z sił zbrojnych jednego z nich, a jego zastępca – drugiego. Dlatego po uwzględnieniu, że większość oddziałów inwazyjnych biorących udział w operacji Torch miała być amerykańska (dlatego że armia brytyjska była zajęta kończeniem bitwy pod Al-Alamajn na drugim końcu Afryki Północnej oraz aby

uniknąć podsycania niechęci oddziałów Francji Vichy pamiętających Brytyjczykom wcześniejsze ataki), dowództwo całej operacji przypadło generałowi Eisenhowerowi, a admirał Andrew Cunningham został jego zastępcą oraz dowódcą alianckich Morskich Sił Ekspedycyjnych. Jednak współpraca sił morskich i powietrznych była wówczas jedynie rodzajem formalności, ponieważ jednostki amerykańskie operowały na obszarach lądowania wzdłuż wybrzeża Atlantyku, a brytyjskie – w regionie śródziemnomorskim. Na kwaterę główną Eisenhowera wyznaczono, całkiem słusznie, Gibraltar, który od ponad dwustu lat pełnił kluczową strategiczną rolę[36].

Kolejna ważna różnica w porównaniu z Dieppe wynikała z ogromnych odległości, które musiały pokonać alianckie siły desantowe. Oddziały amerykańskie płynęły do Maroka z różnych portów Wybrzeża Wschodniego, prosto przez środkowy Atlantyk, aby 8 listopada dotrzeć na skoordynowaną inwazję. Brytyjskie i amerykańskie jednostki wysłane do Oranu i Algieru wypłynęły kilka dni później z zatoki Firth of Clyde[37]. Eskadra ciężkich okrętów osłony Force H, której zadaniem było zneutralizowanie wszelkich ataków floty Francji Vichy lub Włoch, wcześniej wyszła w morze ze Scapa Flow, aby dobitnie zamanifestować obecność w zachodniej części Morza Śródziemnego. Szybkie eskadry, wolne eskadry, eskadry uzupełniania paliwa, statki handlowe, okręty desantowe, holowniki, rudowęglowce, wysunięte patrole podwodne – wszystkie musiały się znaleźć we właściwym miejscu i we właściwym czasie. Nic dziwnego, że generał Eisenhower się denerwował.

W dziedzinie logistyki dużych operacji desantowych do zrobienia było znacznie więcej niż wysłanie po prostu 500 okrętów na ocean. Najważniejszą jednak rzeczą do

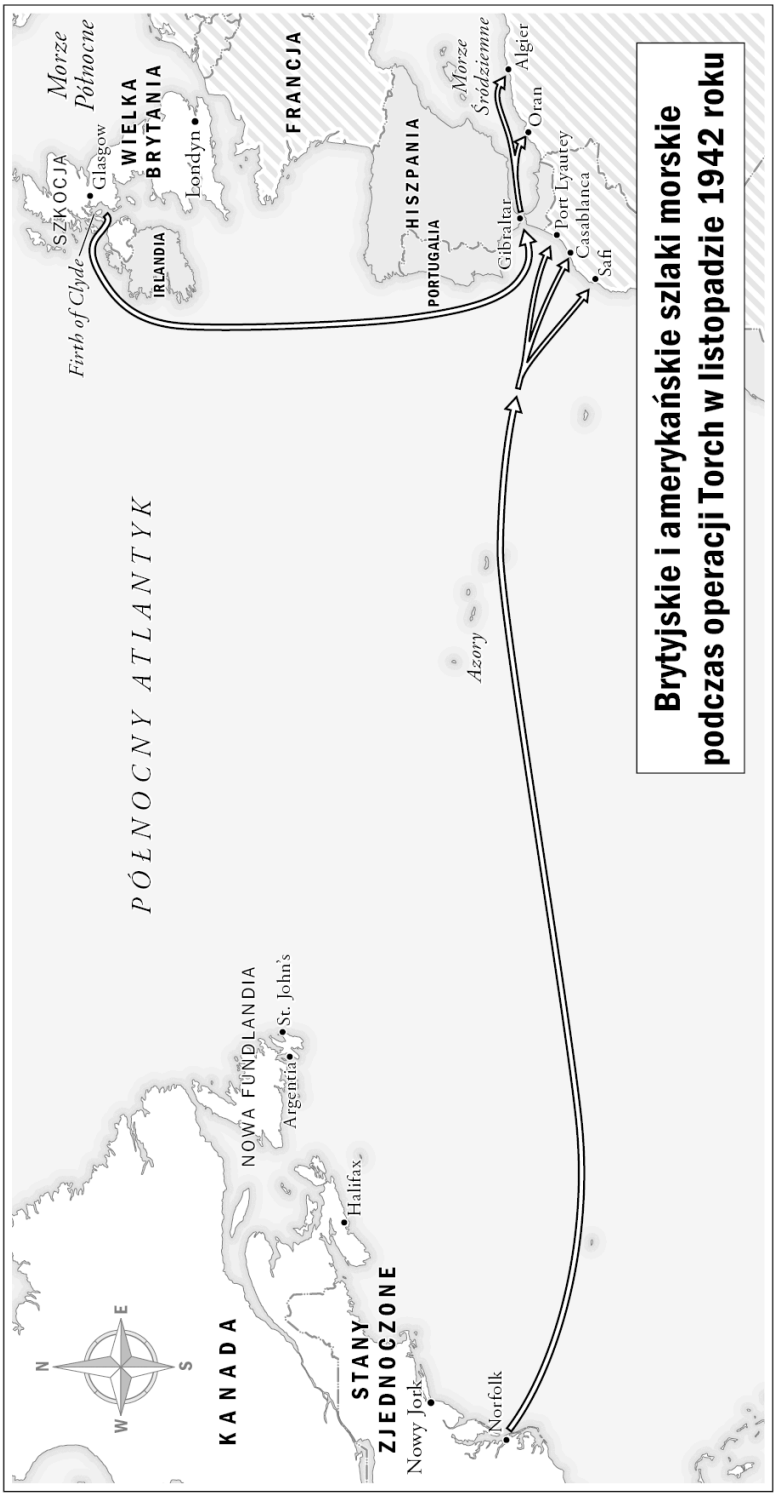
odnotowania jest to, że te nowoczesne, dokonujące inwazji armie potrzebowały wsparcia marynarki wojennej i marynarki handlowej nie tylko podczas samego lądowania, ale także stałych i rosnących dostaw zaopatrzenia drogą morską w miarę, jak kampania lądowa się rozwijała. Należy pamiętać o kryzysie alianckiego transportu morskiego na początku 1943 roku. Im dalej zatem posuwały się siły brytyjskie i amerykańskie w Afryce Północnej – i im bardziej zawzięcie bronili się Niemcy pod dowództwem feldmarszałka Rommla i generała von Arnima – tym większa była potrzeba skierowania na Morze Śródziemne statków handlowych z głównych konwojów atlantyckich płynących na Wyspy Brytyjskie i tym bardziej przedłużało się budowanie sił do inwazji na Francję (nie mówiąc już o niezbędnym dostarczaniu żywności dla Brytyjczyków)[38]. W środkowym okresie wojny niedostatek okrętów desantowych i statków transportowych był prawdopodobnie głównym wyznacznikiem tempa alianckich kampanii desantowych.

Ze względu na znaczenie prawidłowego przeprowadzenia operacji Torch alianci bardzo poważnie podeszli do kwestii bombardowania przez marynarkę wojenną i panowania w powietrzu. Istniały niewielkie szanse, że duża flota włoska może wyjść w morze z południowych portów, takich jak Salerno i Tarent, i nieco większe, że do walki ruszy francuska marynarka wojenna z Tulonu. Dlatego właśnie Force H stała na straży w pewnej odległości od miejsc lądowania. Amerykańskie oddziały lądujące na wybrzeżu Maroka miały wsparcie trzech okrętów wojennych, jednego lotniskowca floty, czterech lotniskowców eskortowych, siedmiu krążowników i 38 niszczycieli. Royal Navy w sumie wysłała jeszcze więcej okrętów wojennych na Morze Śródziemne. Brytyjskie okręty podwodne pełniły funkcję

straży wód przybrzeżnych dla nacierających sił desantowych i odleglejszej osłony na Morzu Śródziemnym. Brytyjczycy mieli cztery lotniskowce floty i pięć mniejszych lotniskowców, co oznaczało, że mogą dominować w powietrzu do czasu zdobycia pierwszych lotnisk i ściągnięcia dywizjonów hurricane'ów i spitfire'ów z Gibraltaru.

Sam desant można dość łatwo podsumować. Wzdłuż atlantyckiego wybrzeża Maroka, mimo silnych fal przybrzeżnych, problemów z zajęciem przyczółków plażowych zgodnie z planem i niewielkiego oporu ze strony Francuzów, zabezpieczono drogi podejścia do Casablanki i samo miasto przed 12 listopada 1942 roku. Największym zagrożeniem dla lądujących wojsk były strzały z francuskiego niszczyciela, ale zajęły się nim amerykańskie krążowniki. Nieco dalej ogień z amerykańskich okrętów wojennych uciszył baterie nadbrzeżne. Ataki na Oran i Algier wyglądały bardziej dramatycznie, głównie dlatego że natrafiono na większy opór ze strony sił lądowych, morskich i powietrznych, a także dlatego że Brytyjczycy próbowali wprowadzić okręty wojenne do portów w nadziei zadania szybkiego, nokautującego ciosu. Wysłano po dwa okręty Royal Navy do każdego portu i szybko zduszono opór. Desant na niebezpiecznych plażach na wschód i zachód od Algieru doprowadził do wielkiego zamieszania, gdyż jednostki lądowały jedna za drugą w tym samym miejscu wśród wysokich fal lub w zupełnie innym punkcie, niż miały to zrobić. Za te błędy, jak zauważa Barnett, „spotkała je bezlitosna kara, gdyż było to wybrzeże bronione przez niemieckich żołnierzy”[39]. Następnie wypłynęły francuskie niszczyciele, aby stanąć do walki, ale zostały pokonane przez szybkie krążowniki brytyjskie z działami kalibru 6 cali (152,4 mm). Baterie nadbrzeżne

wystrzeliły do HMS „Rodney”, a myśliwce Dewoitine blokowały lądowanie spitfire’ów na pierwszym zajętym lotnisku. W tle tych francuskich działań trwały zakończone sukcesem rokowania i w ciągu trzech dni osiągnięto wszystkie cele operacji Torch. Wówczas już uzupełnienia mogły bez przeszkód popłynąć przez Casablankę, Algier i Oran.



Brytyjskie i amerykańskie szlaki morskie podczas operacji Torch w listopadzie 1942 roku

Na tej mapie, tak jak na poprzedniej, widać, jak ogromne obszary morskie alianci musieli kontrolować.

Niektóre wyciągnięte z tej operacji wnioski dotyczyły krytycznego, najniższego poziomu walki, na przykład dalekie strzały pociskami z dział okrętów wojennych okazały się praktycznie bezwartościowe, natomiast bliskie salwy w baterie nadbrzeżne miały niszczycielskie skutki. Ponadto oczywiste stało się, że ogromne korzyści daje możliwie szybkie zajęcie lotniska na wybrzeżu. Ponownie też się potwierdziło, że absolutnie niezbędny jest okręt dowodzenia. Operacją w Oranie sprawnie kierowali z pokładu brytyjskiego HMS „Largs”[40] komodor Royal Navy Thomas Hope Troubridge, dowódca sił armii amerykańskiej generał major Lloyd Fredendall i dowódca powietrznych sił połączonych, energiczny Jimmy Doolittle z USAAF-u. U wybrzeża Algieru na nowoczesnym brytyjskim okręcie HMS „Bulolo”[41] kontradmirał Harold M. Burrough z Royal Navy, generał major Charles W. Ryder z armii Stanów Zjednoczonych i komodor lotnictwa Vyvyan Evelegh z RAF-u nadzorowali oddziały wysłane na ten odcinek wybrzeża. Tam też na dwóch średniej wielkości okrętach z powodzeniem współpracowali dowódcy z różnych sił zbrojnych i z różnych krajów alianckich, usytuowani w hierarchii o jeden szczebel niżej niż członkowie Połączonego Szefostwa Sztabów. Inaczej rzecz się miała w Casablance, gdzie nie było osobnego okrętu dowodzenia dla sił amerykańskich, co na pewnym etapie walk doprowadziło do tego, że generał Patton i jego sztab zostali zabrani z obszaru lądowania, gdy krążownik USS „Aurora”, na którym się znajdowali, skręcił, aby powstrzymać francuski niszczyciel.

Z operacji tej płynęły dwie ogólniejsze konkluzje. Po pierwsze, jeszcze dobitniej potwierdziło się, że w epoce szybkostrzelnych dział, min i torped ataki z morza lub w zajętych przez wroga portach są po prostu szaleństwem.

Z kolei lądowania na plażach pokazały, jak bardzo wysadzenie dużych sił na odkrytym odcinku wybrzeża utrudniają potężne fale, silne wiatry, słaba widoczność i naturalne przeszkody, na przykład ławice piachu. Co zatem wybrać: port trudny do zdobycia czy żwir i rafy, na których nie da się wylądować? Skoro wody i plaże Oranu okazały się tak nieprzyjazne, co by się stało, gdyby próbować przeprowadzić znacznie większą operację na wybrzeżu północno-zachodniej Francji, gdzie fale atlantyckie nabierały sił przez 5 tys. kilometrów oceanu, a potem wpychały się w kanał La Manche? Ponadto – co nieustannie dręczyło strategów alianckich – w tej operacji nie pokonano wojsk niemieckich. Niektóre oddziały Francji Vichy walczyły dzielnie, ale większość niewątpliwie odczuła ulgę, gdy admirał François Darlan wydał rozkaz wstrzymania ognia, a potem poddania się. W odpowiedzi na zdradę admirała Darlana Hitler zarządził okupację Francji Vichy, a następnie wysłanie niemieckich (i niektórych włoskich) dywizji do Tunezji. Tam od listopada do maja 1943 roku feldmarszałek Rommel i później zastępujący go generałowie powstrzymywali znacznie większe armie alianckie, nacierając na nie z zachodu i ze wschodu. Był to imponujący pokaz działań defensywnych i kontrofensywnych (patrz rozdział 3). Mimo tego zawziętego oporu Niemców operacja Torch okazała się stosunkowo łatwa dla aliantów, więc odetchnęli z ulgą.

Po operacji Torch

Niewielki rajd na Dieppe i duże desanty w Afryce Północnej w praktyce miały wiele podobnych cech, takich jak długość stref lądowania i to, jak daleko powinna się znajdować jedna strefa od drugiej, pora i długość bombardowania przez artylerię marynarki wojennej, kierowanie samym

lądowaniem na plażach, sprawdzenie naturalnych i przygotowanych przez wroga przeszkód terenowych. Lista pytań nie miała końca. Kiedy dowódcy marynarki wojennej kończą sprawować kontrolę, a dowodzenie przejmują oficerowie armii? Jak zarządzić drugi etap, skoro jedni wysadzają dalsze siły na brzeg, a rannych i puste ciężarówki na paliwo trzeba zabierać na okręty? Jak zneutralizować kontrataki lotnicze? Każde zagadnienie było ważne i na każde trzeba było znaleźć odpowiedź.

To z tych dwóch operacji alianccy stratedzy wojskowi i urzędnicy mogli wyciągnąć najświeższe wnioski z walk na europejskim i śródziemnomorskim teatrze działań wojennych i zaprezentować, gdy Churchill i Roosevelt spotkali się w Casablance i zażądali informacji o przebiegu i skutkach desantów z ostatniego roku. Rozważny planista mógłby je przedstawić tym dwóm wielkim politykom i Połączonemu Szefostwu Sztabów w następujący sposób: „Szanowni panowie, dzięki niewielkiemu rajdowi na wybrzeże Francji rozgromionemu przez obronę niemiecką mamy dowody, że czekają nas pewne problemy. Po naszej znacznie większej i udanej inwazji w Afryce Północnej mamy też dodatkowe informacje, jakim wyzwaniem jest desantowanie dużych armii na brzeg z powodu odległości, fal, sztormów i wielu problemów logistycznych i komunikacyjnych. Nie wiemy, co się zdarzy, gdy połączymy te dwie rzeczy: (1) wysadzimy mnóstwo żołnierzy na wybrzeżu nieprzyjaciela, niezależnie od pogody, i (2) to wybrzeże będzie zajęte i z łatwością da się wzmocnić jego obsadę za pomocą dużej liczby niezwykle wytrzymałych dywizji niemieckich. Nie Włochów, nie kolaborujących Francuzów, ale Niemców, którzy są wyjątkowo zdolnymi żołnierzami defensywnymi. Nie potrafimy ocenić, co się wówczas stanie”.

Nie ma żadnych świadectw, że coś takiego zostało powiedziane głośno. Gdyby takie słowa padły, nie powstrzymałyby przywódców politycznych od wydania dyrektyw w Casablance. Z pewnością nie powstrzymałyby Roosevelta, tak zagadkowego i powściągliwego w sprawie wszelkich szczegółowych zasad i metod, a jednocześnie tak przekonanego o możliwości wygrania przez Stany Zjednoczone każdego dającego się przewidzieć konfliktu. Dla niego, jak można przypuszczać, wszystkie te problemy były kwestią czasu i miejsca, czekania na ogromne dostawy, które miały nadejść z amerykańskich fabryk, ale nigdy kwestią ostatecznego zwycięstwa. I choć Churchill zajmował bardziej obleganą pozycję strategiczną, obawiał się słabości, których Roosevelt zdawał się nie doceniać (U-Booty), i martwił się o swoje ukochane imperium, to jednak można było mieć pewność, że w Casablance to Brytyjczyk będzie nawoływał do inwazji, aby alianci pokonali państwa Osi. Czekał na ten moment i miał mnóstwo pomysłów związanych z odwróceniem biegu wojny.

Aliancka ofensywa rozwijająca się w ciągu następnych szesnastu miesięcy zdawała się potwierdzać ponure przepowiednie tego wyimaginowanego planisty. Po rajdzie na Dieppe alianci nie podjęli żadnych poważniejszych działań militarnych na wybrzeżach Francji ani w pozostałej części Europy Zachodniej. Jaki miałyby sens? Dopóki alianci nie zdobyli panowania na morzach, a potem w powietrzu, i dopóki armia amerykańska nie miała dostatecznej liczby przeszkolonych dywizji oraz wystarczającej liczby okrętów i barek desantowych, dopóty alianci zachodni po prostu nie mogli otworzyć drugiego frontu – niezależnie od tego, jak bardzo Stalin i Roosevelt na to naciskali. Dlatego Amerykanie z czystej frustracji przesunęli większość sił i broni na Pacyfik (zgodnie z priorytetami admirała Kinga),

a zatem nacisk na państwa Osi można było wywierać tylko w regionie śródziemnomorskim, jak od dawna przekonywali Churchill i brytyjscy szefowie sztabów. W tym czasie mieli już znaczne siły lądowe, morskie i powietrzne w Afryce Północnej, które z pewnością nie powinny pozostać bezczynne przez następny rok. Należy również zaznaczyć, że generał Eisenhower także był za przeprowadzeniem kolejnych operacji, być może na Sardynii lub we Włoszech. Ta książka nie jest właściwym miejscem, aby wypowiadać się na temat mądrości czy szaleństwa całej strategii śródziemnomorskiej czy wdawać się w rozważania nad najgłębszymi motywami Churchilla, tak mocno skłaniającymi go do obstawania przy działaniach w tym regionie[42]. Faktem jest, że ta duża ofensywa miała miejsce i że odbyła się w trzech skokach desantowych: z Afryki Północnej na Sycylię (lipiec 1943), następnie przez Cieśninę Mesyńską z jednoczesnym lądowaniem w Salerno i Tarencie (wrzesień 1943), a później ostatni wysiłek – atak desantowy w Anzio (styczeń 1944) mający przyśpieszyć natarcie na Rzym.

W jaki sposób te trzy bardzo duże operacje desantowe w ciągu sześciu miesięcy od lipca 1943 do stycznia 1944 roku pozwoliły się aliantom zachodnim lepiej przygotować do największej ze wszystkich inwazji – do operacji Overlord? Wszyscy, nawet bardzo ostrożni Churchill i Alanbrooke, wiedzieli, że gigantyczny atak na okupowaną przez Niemców Europę musi nastąpić najpóźniej w pierwszej połowie 1944 roku. Ale czy ich sztaby i ich siły zbrojne były w stanie odpowiednio się przygotować na poziomie operacyjnym i taktycznym, aby dokonać strategicznego przełomu i nie wycofać się w poniżeniu na morze? W tym właśnie należy upatrywać znaczenia operacji śródziemnomorskich, ponieważ wówczas po raz pierwszy

alianci dokonali inwazji na zajmowane przez Niemców wybrzeże i je odbili.

Operacje Husky (Sycylia), Avalanche (Salerno) i Shingle (Anzio) zakończyły się pełnym sukcesem, ale żadna z nich nie przebiegła idealnie[43]. Dalekie były od tego, a na pewnym krytycznym etapie wydawało sie nawet, że siły inwazyjne w Salerno i Anzio zostaną zmuszone do wycofania się, tak silny napotkały opór. Wszystkie te operacje stały się dla dowódców alianckich kolejnymi okazjami do nauki, przemyśleń, reorganizacji, wprowadzania zmian technicznych i taktycznych i sięgnięcia po nowe, lepsze uzbrojenie. Często można się spotkać z twierdzeniami, że lądowania w dniu D były największą i najlepiej zorganizowaną operacją wojskowo-morską w czasach współczesnych. Jeśli to prawda, należy także powiedzieć, że nigdy tak duże przedsięwzięcie nie zostało tak dobrze przećwiczone w poprzedzających je operacjach.

Inwazja wojsk brytyjskich, amerykańskich i kanadyjskich oraz zajęcie Sycylii (lipiec i sierpień 1943) była też pierwszym wkroczeniem aliantów do Europy po ponad trzech burzliwych latach od Dunkierki, po ponad dwóch latach od wypędzenia sił imperium brytyjskiego z Grecji i Krety oraz po ponad dwóch latach od ataku Hitlera na Związek Radziecki. Był to duży cios dla państw Osi. Doprowadził do obalenia Mussoliniego i kapitulacji Włoch. Ziemia włoska stała się ważnym poligonem bojowym dla nowych dywizji alianckich, zwłaszcza amerykańskich, i cennym kolejnym krokiem na drodze do doskonalenia bardzo dużych operacji desantowych połączonych sił zbrojnych[44].

Jednak nawet gdy 17 sierpnia 1943 roku ostatni żołnierze niemieccy i włoscy wycofali się przez Cieśninę Mesyńską do

kontynentalnej części Włoch, nie można było powiedzieć, że kampania sycylijska zakończyła się zadziwiającym czy decydującym zwycięstwem. Alianckie plany i przygotowania do tej inwazji wstrzymał prawie aż do połowy maja niezwykle zdeterminowany opór oddziałów państw Osi w Tunezji. Garnizon na Sycylii był mały, bo oczywiście osiem dywizji niemieckich zostało wziętych do niewoli w Afryce Północnej, a wiele innych na rozkaz Hitlera skierowano do Grecji, na Sardynię, a nawet do południowej Francji, aby uprzedzić ewentualną inwazję aliantów. Radiotelegramy rozszyfrowane za pomocą Ultry potwierdziły, że państwa Osi mają na wyspie tylko dwie przeformowane dywizje niemieckie i cztery włoskie plus źle uzbrojone jednostki obrony wybrzeża. Natomiast alianci zaplanowali równoczesne lądowanie aż ośmiu dywizji, a zatem sił znacznie większych niż w późniejszych inwazjach w Normandii i na Marianach, a także większych niż w operacjach na Filipinach, Iwo Jimie i Okinawie[45]. Już pierwszego dnia desantu na dwóch 65-kilometrowych odcinkach wybrzeża wylądowało około 150 tys. żołnierzy, a w sumie – 478 tys. Na plażach wojska desantowe praktycznie nie napotkały żadnego oporu, choć pierwsze oddziały amerykańskie zostały ostrzelane przez Włochów. Licząca ponad 4 tys. samolotów aliancka flota powietrzna w zasadzie całkowicie panowała w powietrzu, ale Luftwaffe udało się przeprowadzić kilka ataków. Ogromna flota barek desantowych i okrętów wojennych podpłynęła do plaż. Jedynie od czasu do czasu spokój zakłócał jej ogień nieprzyjaciela lub wrogie samoloty. Wsparcie ze strony marynarki wojennej było potężne.

Nie można zatem nazwać tej kampanii testem z prawdziwego zdarzenia. Z operacji sycylijskiej przypuszczalnie można było wyciągnąć tylko dwa wnioski

na przyszłość. Pierwszy był negatywny. Gdy do walki wkroczyły dywizje Wehrmachtu wzmocnione przez spadochroniarzy, a potem przez siły lądowe, to znacznie spowolniły zarówno natarcia Brytyjczyków, jak i Amerykanów na lądzie, mimo że wezwano dodatkowe jednostki z Tunezji. Co więcej, gdy na zachodzie wyspy oddziały niemieckie ustępowały drogi siłom generała Pattona, nie miały najmniejszego problemu z utrzymaniem linii we wschodnich górach, choć walczyły tylko po to, aby opóźnić aliantów do czasu, aż dostaną ciężarówki, czołgi, działa i zapasy, przysłane przez Cieśninę Mesyńską – co odbyło się praktycznie bez zakłóceń. Gdy marszałek polny Harold Alexander meldował Churchillowi, że 17 sierpnia 1943 roku „ostatni żołnierz niemiecki został wyrzucony z Sycylii", alianccy planiści w Londynie mogli odnieść mylne wrażenie[46]. Drugi wniosek był o wiele bardziej zachęcający. Mimo silnie wzburzonego morza i wiatru, który rozrzucił amerykańskie i brytyjskie oddziały powietrznodesantowe po całej południowej części wyspy, dwaj dowódcy desantu dostali kolejną, doskonałą szansę na rozwikłanie krok po kroku problemów z pokonywaniem nabrzeżnych przeszkód, szybkim usuwaniem z plaży żołnierzy i zapasów, koordynowaniem wsparcia powietrznego i morskiego oraz komunikacją ze wszystkimi najważniejszymi okrętami dowództwa i dowodzącymi admirałami. Co więcej, byli to dwaj najlepsi admirałowie od desantów morskich, jacy pojawili się na europejskim teatrze działań wojennych: sir Bertram Ramsay z Royal Navy i H. Kent Hewitt z U.S. Navy. Admirał Ramsay miał ogromne doświadczenie, lecz Hewitt uczył się bardzo szybko i błyskawicznie zrozumiał, że dla większej przejrzystości lepiej prowadzić oddzielne, ale równoległe lądowania.

Następny etap inwazji obejmował lądowanie w samych Włoszech. Nawet to dalsze natarcie doprowadziło do scysji między głównodowodzącymi wojsk amerykańskich i brytyjskich, choć Amerykanie obawiali się, że nowe opóźnienia w operacji Overlord osłabią szczerą chęć rządu włoskiego do poddania się i przejścia pod aliancki parasol ochronny. Ta ważna debata na najwyższym szczeblu zakończyła się porozumieniem w sprawie inwazji na południowe Włochy, ale operację odłożono do 3 września. Wówczas dopiero 8. Armia generała Montgomery'ego przekroczyła Cieśninę Mesyńską. 9 września nastąpił oskrzydlający atak brytyjski na Tarent i znacznie większe brytyjsko-amerykańskie natarcie dalej na północy, na plażach Salerno, pod dowództwem generała Marka Clarka. Oddziały desantowe nie napotkały oporu, min ani drutów kolczastych, a 3 tys. włoskich żołnierzy, którzy się poddali, chciało tak naprawdę pomóc wyładowywać okręty brytyjskie – odwrotnie niż Niemcy. (W jednym z raportów sztabowych stwierdzono, że jedyny opór stawiła puma, która uciekła z ogrodu zoologicznego w Reggio). Wojska brytyjskie i kanadyjskie ostrożnie posuwały się w głąb lądu, spowalniane tylko przez zniszczenia dokonane przez Niemców. Ta ostrożność była jeszcze bardziej widoczna podczas „ataku" na Tarent – pośpiesznie zorganizowanej, także nienapotykającej oporu akcji żołnierzy brytyjskiej 1. Dywizji Powietrznodesantowej, po wylądowaniu na brzegu tymczasowo pozbawionych transportu powietrznego, a także wszelkich pojazdów lądowych. W ciągu następnych dwóch tygodni w podobny, bezproblemowy sposób zostały zajęte porty w Brindisi i Bari. Następnie brytyjski V Korpus po prostu stanął i czekał na dalsze rozkazy. Przypadkiem, ale całkiem słusznie alianccy planiści pierwotnie nadali operacji w Tarencie kryptonim Slapstick[47].

Zupełnie inaczej wyglądały lądowania pod Salerno. O ataku musiał chyba wcześniej wiedzieć każdy fryzjer na Malcie i w Trypolisie, a z pewnością Niemcy, którzy postawili swoje oddziały w stan alarmu kilka godzin przed desantem (a mimo to generał Clark, ku konsternacji admirała Hewitta, zabronił prowadzenia ognia osłonowego z morza, przynajmniej podlegającym mu dywizjom amerykańskim). Operacja Avalanche, choć nie tak duża jak kampania sycylijska, z pewnością należała do ważnych akcji, gdyż brały w niej udział cztery dywizje oraz dodatkowo jednostki komandosów i rangerów. Początkowo było to 55 tys. żołnierzy – a kolejne 115 tys. miało pójść w ich ślady – przetransportowanych i wspieranych przez około 700 barek desantowych i okrętów wojennych. Jeśli weźmie się pod uwagę rozmiar operacji i taktykę ekspediowania barek desantowych na plaże z odległości około 13 kilometrów około godziny trzeciej rano (9 września), nie powinno dziwić, że nastąpiło zamieszanie i zrobił się tłok. Nic dziwnego też, że amerykański desant niedaleko Capaccio dostał się pod silny ogień artylerii niemieckiej. Wówczas niszczyciele otrzymały w końcu pozwolenie, by podpłynąć do brzegu i uciszyć ten ostrzał.

Godna uwagi *jest* zdolność samej tylko 16. Dywizji Pancernej liczącej zaledwie około połowy stanu dywizji alianckiej i mającej tylko 80 czołgów (generał Clark w swoich pamiętnikach twierdzi, że prawdopodobnie było ich około 600) do zatrzymania nacierających Brytyjczyków, przerzucenia jednostek przez rzekę Sele w celu powstrzymania żołnierzy amerykańskich, a następnie powrotu i działania wzdłuż linii brytyjskich. Drugiego dnia nowo przybyła amerykańska 45. Dywizja pokonała prawie 16 kilometrów w głąb lądu, a później została odepchnięta przez jeden kontratakujący batalion piechoty

zmotoryzowanej i osiem niemieckich czołgów. W dodatku samoloty z lotniskowców nie mogły zapobiec częstym atakom Luftwaffe na zatłoczone przyczółki plażowe. Pod koniec trzeciego dnia, podczas którego alianci mieli nadzieję stanąć w Neapolu, wciąż tkwili na dwóch wąskich i oddzielnych stanowiskach – a posiłki dla Wehrmachtu już nadciągały.

Nawet dziś trudno jest ocenić, jak blisko katastrofy podobnej do tej na półwyspie Gallipoli alianci znaleźli się czwartego i piątego dnia tej inwazji, gdy Niemcy jednocześnie zablokowali górskie przełęcze, umieścili potężne siły (29. Dywizję Grenadierów Pancernych) między dwoma przyczółkami plażowymi i wyparli Brytyjczyków z Battipaglii, a Amerykanów – z Persano, spychając tych ostatnich do morza. W pewnym momencie Niemcy byli około 800 metrów od plaż i 13 września generał Clark zaczął planować zaokrętowanie dowództwa 5. Armii i ewakuowanie VI Korpusu, najlepiej na przyczółek brytyjski.

Chaos, który spowodowałoby takie posunięcie, przeraził oficerów armii i marynarki wojennej będących pod rozkazami generała Clarka, a generałowie Eisenhower i Alexander zdecydowanie odrzucili taką możliwość. Jednak szok wywołany odwrotem skłonił ich nie tylko do zwolnienia ze stanowisk dowódców dywizji, ale też do ściągnięcia wszystkich sił alianckich z całego teatru działań wojennych. Użyto wielu pancerników, krążowników i niszczycieli, aby ostrzelać pozycje niemieckie – z pomocą samolotów naprowadzania 15-calowe (381 mm) pociski HMS „Warspite”[48] trafiały w cele położone 16 kilometrów w głębi lądu. Całe alianckie lotnictwo w regionie śródziemnomorskim, czy to strategiczne, czy taktyczne, było do dyspozycji. Konwój okrętów desantujących czołgi,

który płynął do Indii, został zawrócony do Salerno, 82. Dywizja Powietrznodesantowa generała Matthew Ridgwaya ruszyła z Tunezji tylko z lekkim sprzętem i została zrzucona w sektorze amerykańskim, a 7. Dywizja Pancerna („Szczury Pustyni") wzmocniła północny przyczółek plażowy. Nieco wolniej nadciągały z południa oddziały 8. Armii generała Montgomery'ego i nawet jeśli nie wzięły udziału w walce, to przynajmniej rozproszyły uwagę Niemców[49].

Gdy 16 września ostatni atak niemiecki na odcinek brytyjski pokrzyżował zmasowany ogień alianckiej marynarki wojennej i lotnictwa oraz dużej liczby czołgów, feldmarszałek Kesselring wycofał swoje cztery zmniejszone dywizje na nową linię obrony przebiegającą na południe od Neapolu. Na pożegnanie nowe niemieckie zdalnie kierowane bomby szybujące znacznie uszkodziły HMS „Warspite" i zatopiły włoski pancernik „Roma", który zamierzał się poddać. Poważnych uszkodzeń doznały także brytyjskie i amerykańskie ciężkie krążowniki, które odholowano na Maltę lub same tam dopłynęły. Trudno więc nazwać operację Avalanche sukcesem, ponieważ największych wyczynów dokonali mniej liczni obrońcy niemieccy. Tego samego miesiąca, we wrześniu 1943 roku, Wehrmacht cofnął się o setki kilometrów na całej długości frontu wschodniego przed druzgocącym natarciem armii generałów Iwana Stiepanowicza Koniewa, Nikołaja Fiedorowicza Watutina i Konstantego Ksawerowicza Rokossowskiego. Kontrast między tymi dwiema ofensywami wprawiał aliantów zachodnich w zakłopotanie i wywierał na nich presję moralną, aby w końcu rozpoczęli odkładaną inwazję we Francji, nawet jeśli generał Alanbrooke i wielu doświadczonych strategów wątpiło w jej wynik.

Wówczas, z perspektywy pełnych dwunastu miesięcy po konferencji w Casablance, trudno było powiedzieć, czy

amerykański bądź brytyjski desant oddziałów na wybrzeżu wobec oporu wroga był imponującym osiągnięciem. Prawdę mówiąc, było to raczej straszne. Co więcej, aliantów miało spotkać kolejne upokorzenie na plażach Anzio w styczniu 1944 roku. W pewien sposób historia alianckich trudności ze zrealizowaniem planu pozbawienia Trzeciej Rzeszy kontroli nad środkowymi Włochami należy do najbardziej zawstydzających. Na podstawie danych statystycznych dotyczących szans każdej ze stron – mierzonych liczbą dywizji i oddziałów specjalnych, ilością uzbrojenia, kontrolą w powietrzu, wsparciem marynarki wojennej czy czymkolwiek innym – wydawało się, że istnieją widoki na wielką aliancką inwazję niedaleko Rzymu, a tym samym na odcięcie stawiającego zawzięty opór feldmarszałka Kesselringa od południowej części Linii Gustawa. Niestety, Amerykanie i Brytyjczycy znów natrafili na te waleczne niemieckie dywizje bojowe. Wiele z bardziej doświadczonych oddziałów alianckich – i lepszych dowódców – wycofano już do Wielkiej Brytanii z powodu zbliżającej się operacji Overlord. Mimo to alianci mieli dość sił i środków, aby przeprowadzić oskrzydlającą operację desantową i w ten sposób przyspieszyć mozolny marsz w górę skalistego Półwyspu Apenińskiego. Nie wystarczyło im natomiast wyobraźni, aby przewidzieć niemiecką kontrofensywę, a później odpowiednio na nią zareagować. W tym przypadku tradycyjna ostrożność armii brytyjskiej niepozwalająca jej nacierać zbyt szybko na Niemców uzupełniała się z niechęcią amerykańskiego dowódcy lądowego, generała majora Johna Lucasa, by zrobić coś więcej, niż skonsolidować przyczółek plażowy[50]. Zamiast skoku pantery, jak napisał później Churchill, było rzucanie się wieloryba na brzegu.

Szybkość reakcji feldmarszałka Kesselringa na lądowanie w Anzio (wcześniej przygotowywał się do inwazji aliantów *na północ* od Rzymu) była zdumiewająca. W ciągu tygodnia, poganiany przez Hitlera, zreorganizował cały niemiecki system dowodzenia armią w środkowych Włoszech, przesunął oddziały z północy i południa w zagrożony obszar, rozmieścił wokół Anzio część co najmniej ośmiu zaprawionych w bojach dywizji, a bezpośrednie dowództwo nad nimi przekazał wybitnemu generałowi Eberhardowi von Mackensenowi[51]. Gdy generał Lucas zarządził pierwsze natarcie – ponad tydzień po desancie, który bez przeszkód odbył się 22 stycznia – Wehrmacht w pełnej gotowości czekał we właściwym miejscu. W tym czasie dowódca wszystkich alianckich wojsk lądowych we Włoszech, generał Mark Clark, wydał rozkaz zaatakowania położonej nieco dalej na południe, dobrze bronionej Linii Gustawa, aby odciążyć osaczone tam siły desantowe – co było dokładną odwrotnością pierwotnego planu. Do tych poczynań należało koszmarnie bezsensowne bombardowanie największego klasztoru benedyktyńskiego w Europie na Monte Cassino zamieszkanego wyłącznie przez mnichów i uchodźców. Wówczas też artyleria niemiecka roznosiła przyczółek plażowy w Anzio, Luftwaffe bombardowała stojące u wybrzeża okręty, a feldmarszałek Kesselring atakował na wszystkich frontach. Od połowy do końca lutego istniało duże niebezpieczeństwo, że armie alianckie zostaną zepchnięte do morza i nastąpi powtórka z Dieppe. Zamiast tego nastąpiła jednak powtórka z Salerno. Amerykańskim i brytyjskim dywizjom wzmocnionym świeżymi jednostkami i z nowymi dowódcami lądowymi udało się obronić przyczółki, a gdy na początku marca zimowe, pochmurne niebo wreszcie się przejaśniło, alianckie bombowce i myśliwce bombowe zmusiły generała

von Mackensena do wstrzymania ofensywy. Jednak nawet siłami tylko pięciu dywizji mógł trzymać aliancki przyczółek w szachu, w pewnej odległości od Rzymu, gdy w tym czasie inne jego oddziały odpoczywały.

Z tej relacji wynika, że szanse na udaną inwazję aliancką w zachodniej Francji w latach 1943–1944, którą Hitler i naczelne dowództwo Wehrmachtu zwykli uważać za znacznie groźniejszą od kampanii rzymskiej, były bardzo nikłe i to nie tylko ze względu na znacznie trudniejsze warunki na Atlantyku. Ważnym powodem było też to, kto by tam stawiał opór aliantom. Skoro feldmarszałek Kesselring mógł w tydzień ściągnąć osiem dywizji na przyczółek w Anzio, o ile więcej sprowadziłby ich równie zuchwały feldmarszałek Rommel do Normandii lub Pas-de-Calais w takim samym czasie?

Przerwijmy te wywody na chwilę refleksji. Z powyższych analiz kampanii wynika, że argumentacja za inwazją we Francji w 1943 roku była całkowicie błędna. Bez kontroli na Atlantyku, bez wznowienia alianckiej kampanii bombardowań, z tak wieloma „zielonymi" żołnierzami (i niedoświadczonymi dowódcami) i bez doświadczenia w dużych operacjach desantowych atak na Normandię byłby głupotą, a nawet tragedią. Niezmiernie ważne jest, aby prześledzić liczne wątpliwości alianckich strategów w 1943 i 1944 roku co do tego, jakie szanse powodzenia miało wkroczenie do Francji, a potem marsz na Berlin. Gdyby ta ocena była słuszna, wówczas zaprzeczałaby wersji o „nieuchronności" wydarzeń, która dominuje w większości literatury na temat II wojny światowej, nieuchronności tak zgrabnie ujętej w tytułach spisanej przez samego Churchilla wielotomowej historii *II wojny światowej:* „Wielka koalicja" (tom 3), „Huśtawka losu" (tom 4), „Zaciśnięcie pierścienia" (tom 5) oraz „Triumf i tragedia"

(tom 6)[52]. Warto przypomnieć, że 5 czerwca, krótko po wydaniu ostatecznego rozkazu o wyruszeniu i zaledwie parę godzin przed rozpoczęciem operacji Overlord, generał Eisenhower usiadł w samotności i napisał jeden z najdziwniejszych listów, jakie kiedykolwiek skreślił którykolwiek dowódca wojskowy. Zakomunikował w nim, że dowiedział się o klęsce inwazji na Normandię, wycofał siły alianckie i bierze za to na siebie pełną i niepodzielną odpowiedzialność[53]. Oczywiście ten list powstał w całkowitej tajemnicy. W ciągu następnych kilku dni nie pojawiła się nawet sugestia o jego istnieniu, gdyż szok, jaki mógł wywołać wśród zdenerwowanych aliantów, miałby katastrofalne skutki. Stanowi on jednak kolejne potwierdzenie – być może najsilniejsze ze wszystkich – wielkości charakteru Ike'a, jego szlachetności, jego głębokiej świadomości, że ludzkość nie ma pojęcia, co jej przyniesie następny dzień, i jego instynktownego rozumienia ostrzeżenia Clausewitza, że w chwili gdy bitwa się zaczyna, wszystkie wielkie przedwojenne plany spoczywają w rękach Boga.

Ten list jest zatem ponurym przypomnieniem, i to z wiarygodnego źródła, że wynik walk państw Osi z wielką koalicją w ciągu następnego roku nie był wcale przesądzony. Przypomina również o tym, czego seria poprzednich alianckich lądowań w Afryce Północnej, na Sycylii, w Salerno i Anzio nauczyła zespół coraz bardziej doświadczonych dowódców wojskowych i ich planistów, a czego nie mogła ich nauczyć. Dała im miliony lekcji: o zwiadzie i wsparciu lotniczym, bombardowaniu, specjalnych barkach desantowych, urządzeniach do oczyszczania plaż, przybrzeżnych okrętach dowodzenia, logistyce operacji i współpracy poszczególnych sił zbrojnych. Wszystko to, o czym teraz już wiedzieli, musiało

doskonale działać i współdziałać. Toteż 5 czerwca alianccy planiści wiedzieli mnóstwo rzeczy, jak lis z wiersza Archilocha[54]. Nie wiedzieli jednak o jednej ważnej rzeczy i mieli ją poznać dopiero pod koniec następnego dnia. Nie wiedzieli, czy wspaniała armia niemiecka, z groźnymi przyczółkami obronnymi na wybrzeżu i znacznie większą liczbą dywizji, niż alianci napotkali podczas desantów na wybrzeżach Morza Śródziemnego, zepchnie ich z powrotem do morza.

Zrobić to dobrze: plaże Normandii i przełom w czerwcu 1944 roku

Pierwsze, oczywiście, popłynęły trałowce. W wieczór poprzedzający inwazję wyruszyły ich dziesiątki z cieśnin Spithead i Solent, aby oczyścić dziesięć torów wodnych przez najeżony materiałami wybuchowymi zewnętrzny pas przeszkód przygotowany w wodzie na rozkaz feldmarszałka Rommla. Za nimi szło 2,7 tys. okrętów (nie licząc 1,9 tys. barek desantowych na osobnych okrętach macierzystych) przewożących pierwszy rzut 130 tys. żołnierzy, 2 tys. czołgów i 12 tys. innych pojazdów. Zgodnie z obowiązującą wówczas praktyką, okręty podwodne Royal Navy nadawały sygnały, które wskazywały trasę lotu alianckim samolotom i naprowadzały statki desantowe w odpowiednie miejsca na plażach. Praktycznie bez żadnych przeszkód ze strony niemieckiej marynarki wojennej czy lotnictwa ta ogromna flota wyłoniła się z morza o świcie 6 czerwca, a potem zaczęła odbijać Europę Zachodnią z rąk Niemców. Royal Navy, świadoma swego dziedzictwa, nazwała tę operację Neptun, nie Overlord[55].

Cztery z pięciu[56] desantów poszły dobrze, natomiast piąty, na plaży Omaha, zaczął się źle, choć było to krótkotrwałe. Pod koniec tego historycznego dnia wszyscy

ci żołnierzy (oraz dywizje powietrznodesantowe przed nimi) wylądowali, a za nimi wielu kolejnych miało przekroczyć kanał La Manche. Nie zostali zepchnięci do morza ani zatrzymani na długo, jeśli w ogóle, na plażach. Armie alianckie, jak woda z zerwanej tamy, wlały się na ląd, w niektórych miejscach napotkały opór, a w innych „opłynęły” przeszkody. Pod osłoną samolotów, czołgów, mobilnej artylerii i zmotoryzowanej piechoty przedzierały się przez szczeliny w liniach wroga i miejsca, gdzie opór był najsłabszy. Pod koniec czerwca oddziały amerykańskie i brytyjskie znajdowały się ponad 30 kilometrów od plaż i kierowały na południe, wyzwalając po drodze cały półwysep Cotentin. Miesiąc później wojska amerykańskie zbliżyły sie do Doliny Loary i szybko podążyły na wschód. 25 sierpnia 1944 roku Wolni Francuzi i żołnierze amerykańscy wkroczyli do Paryża.

Jak im się to udało?

Do zwycięstwa aliantów w Normandii najbardziej przyczyniły się niewątpliwie dowodzenie i kontrola. Bez nich cała reszta, nawet wspaniała skuteczność na poziomie taktycznym, by zawiodła. Ogromne, złożone skoordynowanie inwazji wojsk amerykańskich, brytyjskich i kanadyjskich na zachodnią Francję wymagało stworzenia złożonej z niezwykle utalentowanych ludzi organizacji sprawującej kontrolę. Na szczęście dla wojsk inwazyjnych miały one Dowództwo Alianckich Operacji Połączonych (Allied Combined Operations Command) na czele z wiceadmirałem Bertramem Ramsayem, który dzięki wcześniejszym doświadczeniom osiągnął wysoki poziom w koordynowaniu planowanych działań. Nie przypadkiem dowódcy, którzy pokazali się z najlepszej strony podczas wspólnych i połączonych operacji w regionie śródziemnomorskim, to znaczy generał Eisenhower,

marszałek Tedder i wiceadmirał Ramsay, pod koniec 1943 roku zostali ściągnięci do Londynu, aby pokierować inwazją. Podobnie było z wybitnymi dowódcami polowymi, takimi jak generałowie Bernard Montgomery, Miles Dempsey, Omar Bradley i George Patton, którzy mieli skupić się na bitwach lądowych. Po powrocie przedstawiono im szczegółowe, wstępne plany inwazji, które można było jeszcze zmienić i udoskonalić, tak jak w przypadku ich decyzji o lądowaniu na pięciu plażach zamiast początkowo ustalonych trzech. Dostali również pierwsze projekty procedur logistycznych pełne zadziwiających, ale niezbędnych detali, które można było dalej dopracowywać[57]. Każdy kapitan okrętu i każdy dowódca dywizji miał dysponować osobną książką odpraw. Niczego nie pozostawiono przypadkowi[58].

Geniuszem, który to wszystko opracował, był dość skromny oficer brytyjskiej marynarki wojennej. Bertram Ramsay (1883–1945) wstąpił do Royal Navy w wieku piętnastu lat. Podczas I wojny światowej służył w patrolu w Dover, potem w okresie pokoju pełnił służbę, a w 1938 roku przeszedł na emeryturę. Jednak rok później Churchill nakłonił go do powrotu do służby. (Jak premierowi udawało się rozpoznawać i promować takich ludzi jak admirał Bertram Ramsay, generał major Percy Hobart, generał William Slim, marszałek Arthur Tedder, a nawet sam marszałek polny Alanbrooke?) Przebieg służby wojennej Ramsaya przedstawia się wyjątkowo. Został mianowany dowódcą naczelnym Dover Command, najstarszego ze wszystkich dowództw Royal Navy. Bardzo skutecznie przeprowadził wycofanie się spod Dunkierki w czerwcu 1940 roku. Później kontrolował Narrow Seas[59] do czasu, aż mianowano go głównym planistą desantu w operacjach Torch i na Sycylii. W wieku 61 lat został wezwany do kraju,

awansowany na admirała i mianowany dowódcą naczelnym Alianckich Morskich Sił Ekspedycyjnych (Allied Naval Expeditionary Force) podczas inwazji na Normandię. Admirał Ramsay zginął we Francji w katastrofie lotniczej w styczniu 1945 roku, gdy leciał na konferencję z marszałkiem Montgomerym w sprawie dalszego przebiegu wojny. Jednak większość swojej pracy zdążył wykonać i dalsza opowieść jest w dużej mierze jego historią[60].

Istniały jeszcze trzy pozytywne warunki wstępne sukcesu operacji Overlord: panowanie w powietrzu, panowanie na morzu oraz dobrze zorganizowany kamuflaż i wywiad. Gdyby zabrakło któregokolwiek z tych elementów, historia mogłaby się potoczyć zupełnie inaczej. Były także dwa negatywne, „mogące zaistnieć” czynniki, które mogły zadecydować o klęsce całego przedsięwzięcia – pogoda na kanale La Manche oraz rozmieszczenie niemieckiego wojska i charakter jego reakcji.

Warunkiem panowania w powietrzu nad Europą Zachodnią była realizacja kilku zadań. Pierwszym było szerokie zabezpieczenie Francji, w szczególności obszarów na zachód od Paryża, przed tego rodzaju pancernymi kontrofensywami, jakie feldmarszałek Kesselring i generał von Mackensen z dużym powodzeniem zorganizowali we Włoszech. Tym razem trzeba było przeszkodzić Wehrmachtowi słynącemu ze zdolność do podnoszenia się po ciosach i szybkiego, ponownego uderzania. Drugim była bezpośrednia osłona z powietrza akwenów, na których odbywał się desant, i przyczółków plażowych, aby żołnierze naprawdę wiedzieli, że jeśli nad ich głowami pojawią się samoloty, to będą to alianckie myśliwce. Trzecim zadaniem było zapewnienie wsparcia bombowców taktycznych, które miały zniszczyć niemieckie umocnienia przybrzeżne,

a potem, gdy nastąpiłby przełom (o ile wszystko poszłoby dobrze), atakować punkty oporu wroga w terenie.

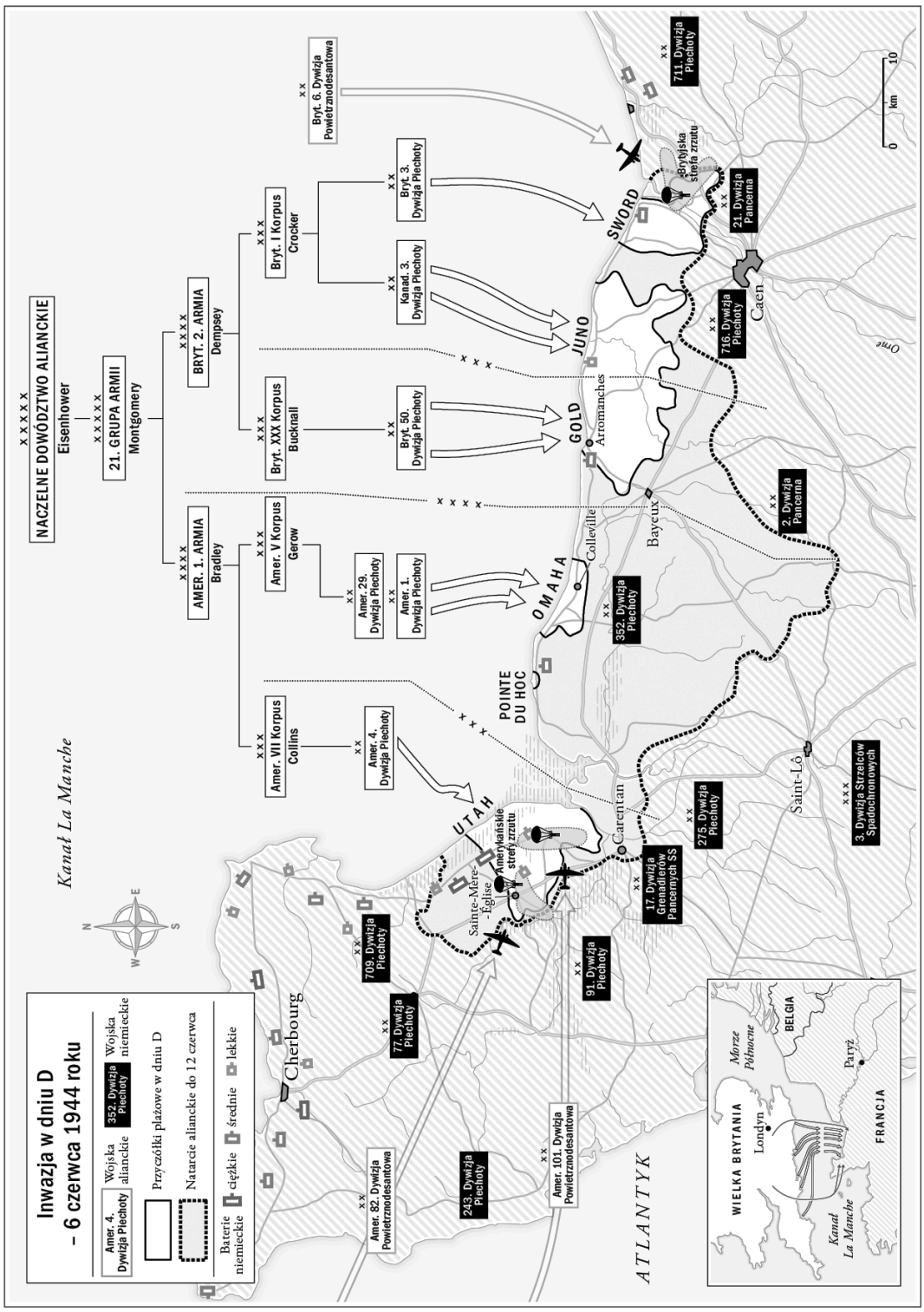
Uszkodzenie niemieckich linii komunikacyjnych biegnących na wybrzeże Atlantyku – czyli realizacja zachodniej części tak zwanego Planu Transportowego, zakładającego uniemożliwienie obrońcom sprowadzenia posiłków – udało się nadzwyczaj dobrze. Sam plan wzbudzał duże kontrowersje wśród alianckich dowódców przez kilka poprzednich miesięcy (patrz rozdział 2), ale pod koniec dnia samoloty nadleciały i zrzuciły bomby. Ogromna liczba alianckich średnich i ciężkich bombowców, chwilowo oderwanych od kampanii strategicznego bombardowania Niemiec, zniszczyła kontrolowane przez wroga linie kolejowe, drogi, mosty i stacje rozrządowe, powodując paraliż prawie wszystkich sieci transportowych. Ciężkie bombowce lepiej się sprawdzały dalej na wschodzie, gdzie zrównały z ziemią w zasadzie wszystko, od magazynów paliwa po stacje kolejowe. Mniejsze samoloty przeprowadziły zadziwiające ataki z bliska. Na przykład 7 maja osiem maszyn P-47 Thunderbolt zniszczyło ważny most kolejowy na Sekwanie w Vernon. Wiele innych mostów i skrzyżowań podzieliło ten sam los32[61]. Dla przywykłych do zwycięstw dowódców niemieckich wojsk pancernych, tak przyzwyczajonych do swobody ruchów na piaskach Afryki Północnej czy radzieckich stepach, fakt, że północno-zachodnia Europa była poprzecinana średniej wielkości rzekami i podatnymi na zniszczenie mostami okazał się strasznym ograniczeniem, sprzecznym z ich wyobrażeniami o mobilności czołgów. I mieli się przekonać, że kolumny pancerne, które utknęły w długim korku do przeprawy przez jakąś francuską rzekę, były zdane na łaskę strzelających pociskami rakietowymi typhoonów RAF-u.

W dniu D nie mogło też być mowy o powtórce krwawych ataków, jakie Luftwaffe przeprowadziła w Norwegii, na Krecie, w Dieppe czy nawet w Salerno. Szanse diametralnie się zmieniły. 6 czerwca blisko 12 tys. alianckich samolotów wzbiło się w powietrze, rozpoczynając starty przed świtem, a kończąc w nocy. Z kolei zabezpieczająca całą Europę Zachodnią 3. Luftflotte miała tylko 170 sprawnych samolotów, więc Luftwaffe praktycznie nie miała szans dotrzeć do plaż Normandii, mając przeciw sobie 5,6 tys. alianckich myśliwców. W alianckich planach obrony powietrznej zostały uwzględnione zarówno ataki z wysokiego, jak i z niskiego pułapu. Jeden z ekspertów awiacji zanotował, że „osłonę powietrzną przyczółka plażowego tworzyły ciągłe, nakładające się na siebie patrole spitfire'ów na niskiej wysokości, mających nad sobą cztery dywizjony samolotów P-47 Thunderbolt i eskadrę maszyn P-38 Lightning stanowiącą osłonę okrętów u wybrzeża pięciu plaż desantowych”[62].

Panowanie w powietrzu dawało władzę na morzu. Siły morskie sprzymierzonych były nadzwyczaj potężne. Inwazję wspierało 7 pancerników, 23 krążowniki i ponad 100 niszczycieli, a także około tysiąca innych walczących statków. Wszystkie amerykańskie i brytyjskie pancerniki były starszych typów – z okresu I wojny światowej i waszyngtońskiego traktatu morskiego z 1922 roku (USS „Nevada”[63], HMS „Rodney”[64] itd.). Na pełnym morzu nie potrafiły dotrzymać kroku nowszym, szybszym pancernikom klas Iowa i King George V, ale doskonale się nadawały do bombardowania wybrzeża i bardzo dobrze się wywiązały z tego zadania. Dla HMS „Warspite” (z jedną wieżyczką i jednym kotłem wciąż niesprawnymi po ataku niemieckich bomb szybujących w Salerno) bardzo skutecznie strzelającego w Hawrze, później w Cherbourgu

i Walcheren, była to ostatnia kampania w karierze, ale zasłużył w niej na większe uznanie niż jakikolwiek inny okręt Royal Navy. Staromodne przybrzeżne monitory z działami kalibru 15 cali (381 mm) stanowiły uzupełnienie niszczycieli. Znacznie bliżej brzegu aż 57 alianckich niszczycieli ustawiło się tuż za rzutami desantowymi i do ostatniej minuty ostrzeliwało umocnienia obronne na plażach. Harmonogram tego bombardowania, w połączeniu z już skomplikowanymi i zmasowanymi desantami, budził podziw.

Alianci, świadomi wszystkich trudności, jakie powoduje już sam desant morski, mieli nadzieję, że zmniejszą siłę natychmiastowego kontrataku Niemców, jeśli przekonają ich, iż inwazja nastąpi w innym miejscu, albo jeśli przynajmniej tak ich zdezorientują, że ci rozmieszczą oddziały wzdłuż całego długiego frontu. Na strategicznym wprowadzeniu w błąd bitnych dywizji niemieckich szczególnie zależało Brytyjczykom. Nie byli w stanie i nie mieli zamiaru stoczyć kolejnej bitwy nad Sommą, więc postawili na działania specjalne polegające na dywersji, dezinformacji, atakach pośrednich, werbowaniu partyzantów, wykorzystaniu panowania w powietrzu, podsuwaniu sfałszowanych informacji wywiadowczych i wynajdywaniu słabych punktów wspaniałych umocnień obronnych wroga. Dla małego narodu wyspiarskiego logicznym rozwiązaniem było przyjęcie tych metod, a podejście to sprawdziło się – mimo kilku niepowodzeń – w Afryce Północnej, na Sycylii i w innych miejscach regionu śródziemnomorskiego. Wojskowi amerykańscy, choć z usposobienia gotowi uderzać prosto na Wehrmacht, byli skłonni na to przystać. Stąd operacje Fortitude North i Fortitude South[65].



Inwazja w dniu D – 6 czerwca 1944 roku
Pięć wielkich, jednoczesnych operacji desantowych podlegało jednej, znakomitej strukturze dowodzenia.

Plan Fortitude North odzwierciedlał marzenie Churchilla i fobię Hitlera – że sprzymierzeni wkroczą do Niemiec od północy, a najpierw przeprowadzą inwazję na Norwegię, natarcie przez Danię i połączą się z Sowietami. Na mapie plan przedstawiał się dość obiecująco. Z punktu widzenia logistyki, jak brytyjscy dowódcy nieustannie przypominali premierowi, byłby bardzo trudny do realizacji. Dla Amerykanów zapewne wyglądał jak „podejście pośrednie" do Berlina, podobnie jak lądowanie w Grecji. Realizacja tego planu wciąż pozostawała w sferze możliwości, a rajdy komandosów i ataki bombowców RAF-u na niemieckie stanowiska obserwacyjne i bazy lotnicze na wybrzeżu norweskim podtrzymywały kamuflaż. Dla aliantów korzystne było też to, że w takiej sytuacji Niemcy musieli zachować tam garnizony (dwanaście dywizji w Norwegii i sześć w Danii), które mogliby lepiej wykorzystać gdzie indziej. Warto więc było przez jakiś czas podtrzymywać iluzję, że w północno-wschodniej Szkocji stacjonują wojska inwazyjne. Gdy zbliżał się dzień D, aliancki wywiad donosił, że naczelne dowództwo Wehrmachtu coraz bardziej wątpi, czy nastąpi duży atak (albo w ogóle jakikolwiek) na Skandynawię, toteż odpowiednio nasilono działania w ramach operacji Fortitude South.

Historia skomplikowanych wysiłków alianckich, by przekonać Hitlera i naczelne dowództwo Wehrmachtu, że główny atak nastąpi w Cieśninie Kaletańskiej, kryje się wśród faktów przemieszanych z legendą i sprzecznych ze sobą, drażliwych argumentów. Niewątpliwie jednak operacja Fortitude South została zorganizowana w wyszukany i przebiegły sposób oraz przyjęła wiele form. Kilku niemieckich agentów w Wielkiej Brytanii, którzy przeszli na drugą stronę (podwójnych agentów), podsuwało Berlinowi spreparowane informacje. Wykorzystano naloty

bombowe, aktywność ruchu oporu, grupy przeprowadzające rekonesans na plażach i transmisje BBC, a także cały wachlarz sztuczek. Do działań przyłączyli się amerykańscy i brytyjscy pracownicy zaplecza teatralnego, przebrani aktorzy i scenografowie. Dziesiątki tysięcy nadmuchiwanych czołgów i ciężarówek naturalnej wielkości ustawiono na polach w pobliżu portów hrabstwa Kent, a jednocześnie zdumiewająco skutecznie wprowadzono całkowite zaciemnienie w hrabstwach Hampshire, Dorset, Devon i położonych dalej na zachód, gdzie naprawdę stacjonowały wojska desantowe. Skutecznie też uniemożliwiano Niemcom zwiad lotniczy nad zachodnimi portami i obozami. Dowódcą tej mitycznej armii został tymczasowo mianowany, niezbyt szczęśliwy z tego powodu generał Patton, którego sygnał radiowy był łatwo rozpoznawalny. Wywiad aliancki zawsze chciał znać miejsce pobytu feldmarszałka Rommla, więc zakładano, że Niemcy również będą chcieli wiedzieć, gdzie przebywa bardzo wojowniczy generał Patton.

Jak wielki wkład w zwycięstwo w dniu D miały te środki dezinformacji i dywersji w porównaniu z innymi omawianymi tu czynnikami? Znaczny. Wehrmacht, który zawyżył w swoich szacunkach liczbę alianckich dywizji stacjonujących w hrabstwie Kent, utrzymywał co najmniej 19 własnych dywizji w rejonie Cieśniny Kaletańskiej (w tym cztery pod samą Dunkierką). Natomiast na odcinku między Sekwaną a Loarą miał tylko 18 dywizji. Przez kilka dni *po* lądowaniu w Normandii feldmarszałek von Rundstedt i wielu innych doświadczonych generałów wciąż jeszcze myślało, że są to działania zmyłkowe, choć z każdym dniem siły inwazyjne rosły w siłę. Fakt, że alianci wylądowali na zachód od Caen utrzymywał ich w *przeświadczeniu*, że wielki atak nastąpi w pobliżu Calais. Co prawda, naczelne

dowództwo armii zezwoliło na przesunięcie niektórych oddziałów niemieckich w kierunku plaż, ale zatrzymało znacznie więcej dywizji na tyłach. Wiadomości od podwójnych agentów, że lądowanie służyło odciągnięciu wojsk niemieckich z miejsca „prawdziwej” inwazji, skłoniły Hitlera i feldmarszałka von Rundstedta do odwołania wcześniejszych rozkazów i odesłania dwóch dywizji z powrotem nad Cieśninę Kaletańską jeszcze 10 czerwca. Przed, w trakcie i po prawdziwych desantach lancastery RAF-u przelatywały w tę i z powrotem nad kanałem La Manche między Dover a Calais, cały czas zrzucając „okna”[66], a pod nimi kursowała w obie strony flota małych okrętów. Co *to* mogło zapowiadać?

Działania wprowadzające przeciwnika w błąd kontynuowano. Jeszcze 3 lipca szef OKW generał Jodl poinformował japońskiego attaché morskiego w Berlinie, że „Grupa Armii Patton” wkrótce przerzuci 18 dywizji piechoty, 6 dywizji pancernych i 5 dywizji powietrznodesantowych przez kanał La Manche. Zdaniem Jodla było to „oczywiste”. Zdumiewający błąd. Gdy dowództwo naczelne wreszcie się zorientowało (niektórzy generałowie dopiero w połowie lipca), że nic się nie wydarzy na wodach Narrow Seas, niemożliwe okazało się wysłanie tych kluczowych dywizji na południe, częściowo dlatego że wiele z nich było jednostkami statycznymi, przede wszystkim jednak z powodu paraliżujących skutków alianckich taktycznych bombardowań dróg, linii kolejowych i mostów[67].

Jednak historia działań wywiadu rzadko kiedy bywa prosta i jasna. W czerwcu 1944 roku z pewnością nie był to przypadek ślepego obrońcy walczącego z wszystko widzącym najeźdźcą. Wehrmacht miał szczegółowe informacje o alianckich technikach lądowania,

wyspecjalizowanych zespołach do rozminowania plaż, ważnej roli sił powietrznodesantowych, przesunięciach dywizjonów RAF-u i USAAF-u, a także przemieszczaniu coraz większej liczby dywizji na południe, z nabrzeży Firth of Clyde w kierunku kanału La Manche. Ponadto, feldmarszałek Rommel i jego sztabowcy, którzy uważnie przeanalizowali schemat ostrzału artyleryjskiego przez marynarkę wojenną wroga i pierwszych desantów piechoty podczas operacji śródziemnomorskich, postarali się, aby większość ich ufortyfikowanych bunkrów i schronów została usytuowana skosem do plaż. W ten sposób były lepiej chronione przed alianckim ostrzałem, a wciąż mogły pokryć ogniem szeroki obszar wybrzeża, gdy żołnierze wroga chwiejnym krokiem wychodzili z wody. Niemcy nie wiedzieli jednak najważniejszego: *gdzie* wylądują wojska sprzymierzonych ani *kiedy* to nastąpi? Dostawali raporty o barkach desantowych zbierających się w portach hrabstwa Essex, ale też i w zatokach hrabstwa Devon. Wykryli, że nowe amerykańskie dywizje założyły obóz za Portsmouth, ale inne rozłożyły się (obok fałszywych) pod Folkestone. Choć główni oficerowie wywiadu Wehrmachtu czasami podawali zawyżone dane o aliantach, nietrudno im współczuć, że ciągłe wywierano na nich presję, aby odpowiedzieli na najważniejsze pytanie – Cieśnina Kaletańska czy Normandia? – tym bardziej, że ogólnie było wiadomo, iż feldmarszałkowie Rommel i von Rundstedt mieli przeciwne zdania.

Aliancki wywiad informujący o poczynaniach niemieckich przeciwników był lustrzanym odbiciem niemieckiego wywiadu o sprzymierzonych. Dla pewności Londyn chciał znać każdy szczegół o umocnieniach obronnych Wehrmachtu, lokalizacji oddziałów, specjalnych przeszkodach, liczbie czołgów itd. Dzięki doskonałym

fotografiom lotniczym przy ładnej pogodzie (nad czym Abwehra i Luftwaffe mogły tylko ubolewać), napływającym szerokim strumieniem informacjom od francuskiego ruchu oporu i prawie całkowitej kontroli sytuacji dzięki maszynie Ultra odszyfrowującej radiotelegramy niemieckiej armii i marynarki wojennej aliantom stosunkowo łatwo było uzyskać komplet danych o umocnieniach obronnych Wehrmachtu, lokalizacji oddziałów, specjalnych przeszkodach, liczbie czołgów itd. Zazwyczaj potrafili też śledzić przesunięcia głównych jednostek armii. Odczytywali też japońską pocztę dyplomatyczną oraz wiadomości armii i marynarki wojennej wysyłane z Berlina do Tokio, które stanowiły potwierdzenie, że alianci są dobrze zorientowani w niemieckim sposobie myślenia. Jednak – o czym wojska desantowe miały się dowiedzieć po rozpoczęciu działań wojennych – Niemcy również utworzyli fikcyjne bunkry, przerzucali mobilne nadbrzeżne baterie z jednego klifu na drugi, a w nocy szybko przemieszczali czołgi i samochody ciężarowe. Co więcej, zwykłe policzenie siły oddziałów wroga nie wystarczało, aby uzyskać odpowiedź na niezwykle ważne pytanie: jak mocno będą się bronić Niemcy, nawet mimo małych szans?

Aliancki wywiad miał jedną zasadniczą przewagę – potrafił przechwycić i szybko odszyfrować radiogramy wymieniane przez niemieckich dowódców polowych z dowództwami naczelnymi. Podobnie jak kryptolodzy z Bletchley Park dowiedzieli się wiele z wiadomości wymienianych przez admirała Dönitza z kapitanami U-Bootów, gdy ważyły się losy bitwy o Atlantyk, tak deszyfranci uzyskali dużo cennych informacji z meldunków wymienianych przez Wehrmacht, gdy nastąpiła inwazja: kto do kogo wysyłał raporty, jakie rozkazy zostały wydane, jakie informacje o sile i lokalizacji wojsk alianckich przekazano

Grupie Armii „Zachód”, jakie były w nich zawarte wskazówki, że alianckie techniki dezinformacji i dywersji działają. Odszyfrowanie nawet jednej czwartej tych cennych informacji dawało sporą przewagę. Duże znaczenie odegrał zatem fakt, że w sytuacjach alarmowych Niemcy tak bardzo polegali na komunikacji radiowej[68].

Dodatkowym atutem alianckich planistów były działające na kontynencie siatki francuskiego ruchu oporu. Nie dość, że dostarczały one ważnych informacji wywiadowczych o lokalnych oddziałach niemieckich, to również prowadziły szeroko zakrojoną działalność sabotażową, co zmuszało okupantów, by skierowali setki tysięcy żołnierzy do wykonywania drugorzędnych obowiązków, takich jak pilnowanie linii kolejowych, przeszukiwanie domów itp. Ponieważ podczas transmisji radiowych BBC różnym komórkom ruchu oporu wysyłano z Londynu specjalne wiadomości, alianci mogli nasilić akcję dezinformacyjną, znacznie zwiększając z pomocą partyzantów komunikację radiową w rejonie Cieśniny Kaletańskiej. Ponadto, gdy inwazja się rozpoczęła, te małe francuskie oddziały – wyposażone i przeszkolone przez Kierownictwo Operacji Specjalnych (Special Operations Executive, SOE) – zniszczyły wiele mostów, dróg, a przede wszystkim słupów i drutów telegraficznych, przez co zmusiły Niemców do częstszego korzystania z komunikacji radiowej[69]. Oczywiście Niemcy nie mieli możliwości utrudniania w podobny sposób życia sprzymierzonym na terenie Wielkiej Brytanii.

Wszystkie trzy z wymienionych powyżej pozytywnych wymiarów działań są zasługą dokonujących inwazji zachodnich aliantów. Natomiast planiści admirała Ramsaya nie mogli poczytywać za swoją zasługę pierwszego z dwóch aspektów z kategorii „mogących zaistnieć”, czyli pogody.

Wysokie fale, nadciągający znad Atlantyku sztorm, a także okresami nietypowo spokojna pogoda, które wpłynęły na wynik inwazji płynącego przez kanał Juliusza Cezara, Wilhelma Zdobywcy, Henryka V, hiszpańskiej Armady i Wilhelma III Orańskiego, przez wieki nie zmieniły swojej natury. Transportowanie mnóstwa ludzi i sprzętu przez te nieprzewidywalne wody i lądowanie po drugiej stronie kanału zawsze niosło za sobą ryzyko.

Podobnie było na początku czerwca 1944 roku. Pod koniec maja trafiło się kilka ładnych dni, ale 3 i 4 czerwca znad Atlantyku nadciągnął duży niż. Meteorolodzy przewidywali niski pułap chmur, co pozbawiłoby aliantów atutu w postaci panowania w powietrzu, i wzburzone morze, co z kolei spowodowałoby chaos na plażach. Jakimś cudem 5 czerwca sztorm nieco przycichł, deszcz ustał i targany wątpliwościami generał Eisenhower wydał rozkaz wyruszenia (po czym oddalił się, aby napisać swój list). Tej nocy ogromna armada wypłynęła w kierunku Francji. Na szczęście, choć z niezrozumiałych powodów, obserwujący tę okropną pogodę Niemcy doszli do wniosku, że w ciągu najbliższych kilku dni inwazja jest niemożliwa. Feldmarszałek Rommel pojechał do Niemiec na urodziny swojej żony (6 czerwca), a kwatera główna feldmarszałka von Rundstedta w Paryżu zlekceważyła ostrzeżenie o nadanych tej nocy przez radio BBC zakodowanych informacjach dla francuskiego ruchu oporu jako „niedorzecznych”[70]. Sześć dywizji Grupy Armii B stacjonujących tuż obok miejsca desantowania nie zostało postawionych w stan alarmu.

W wiecznie zmiennych warunkach pogodowych wojska generała Eisenhowera trafiły na absolutnie niezbędne okno sprzyjającej aury. Wykorzystały tę szansę i 9 czerwca sztuczne porty Mulberry[71] (omówione poniżej) były na

miejscu i przyjmowały świeże transporty ogromnej liczby żołnierzy, czołgów i ciężarówek. Jednak 10 dni później (rankiem 19 czerwca, po dniu pięknej, spokojnej pogody) w cały region uderzył nagle jeden z najgorszych sztormów dwudziestego stulecia. Sparaliżował wszelki ruch, spowodował wstrzymanie patroli i ataków lotniczych, wyrzucił 800 mniejszych jednostek pływających na brzeg i w końcu zniszczył gigantyczny amerykański port Mulberry w Saint-Laurent-sur-Mer. Dopóki wichura szalała, dopóty rosły kolosalne opóźnienia w alianckim harmonogramie, a szanse feldmarszałka Rommla na przeprowadzenie kontrataku znacznie wzrastały. Gdy morze się uspokoiło, alianci przywrócili patrole lotnicze i wznowili zmasowany ruch na kanale La Manche. Sytuacja była jednak napięta. Gdyby sztorm nadszedł, powiedzmy, 10 czerwca, operacja Neptune brytyjskiej marynarki wojennej zmieniłaby się w katastrofę, a alianckie siły wyglądałyby jak wyrzucone na brzeg kraby.

Pogoda to żywioł przyrody, jest poza kontrolą człowieka. Drugim negatywnym „mogącym zaistnieć” elementem, który przyczynił się do sukcesu operacji Overlord, była ludzka decyzja – w tym wypadku raczej brak decyzji obrońców. Niemcom nie udało się zmieść pierwszych lądujących oddziałów alianckich wcale nie dzięki zastosowanym przez tych ostatnich sprytnym technikom dezinformacji czy dużej przewadze taktycznej w powietrzu, choć oba te czynniki miały swoje znaczenie. Przyczyną stało się przede wszystkim nietypowe niezdecydowanie naczelnego dowództwa Wehrmachtu co do tego, jak należy zareagować na nieuniknione otwarcie przez aliantów drugiego frontu. Część najbardziej doświadczonych niemieckich generałów, w tym wielu takich, którzy wcześniej zetknęli się z alianckimi inwazjami, była głęboko

podzielona, a każda ze stron przedstawiała solidne, wojskowe argumenty. Dodatkowym czynnikiem powodującym „rozłam” była zdolność Hitlera do zakłócania racjonalnych wojskowych działań operacyjnych poprzez swoje uprzedzenia do taktycznych odwrotów albo, z upływem kolejnych lat wojny, poprzez coraz większe uzależnienie od leków, gwarantujących mu zachowanie codziennej rutyny. Gorzkie stwierdzenie generała Günthera Blumentritta, że Niemcy przegrały wojnę, „*weil der Fuehrer schlaeft*” (gdy Führer spał) – które stanowiło nawiązanie do tego, że 6 czerwca nikt nie ośmielił się przeszkodzić Hitlerowi i go obudzić, aby zezwolił na zwolnienie odwodów pancernych – nie wyjaśnia wszystkiego[72]. Kiedy i w jakiej sile Wehrmacht powinien był zareagować na atak desantowy niezależnie od tego, w którym miejscu długiego, trudnego atlantyckiego wybrzeża Francji nastąpił?

Latem 1944 roku we Francji, Belgii, Holandii i Luksemburgu Wehrmacht miał 58 dywizji, a zatem znacznie więcej niż jeszcze rok wcześniej. Jednak większość z nich stanowiły dywizje stacjonarne, okopane w miejscach, których mogły z powodzeniem bronić (i broniłyby), ale brakowało im ciężarówek czy choćby koni, aby szybko zmienić pozycję. Kluczowe było zatem te kilkanaście dywizji pancernych lub grenadierów pancernych, które miały doświadczenie bojowe i potrafiły zniszczyć każdą podobną im jednostkę po stronie alianckiej. Feldmarszałek Rommel, wyznaczony przez Hitlera w styczniu 1944 roku do obrony tego frontu, opowiedział się za rozmieszczeniem wojsk na wysuniętych pozycjach. Z ogromną energią zabrał się za dalsze umacnianie Muru Atlantyckiego. Chciał, aby niemieckie czołgi zmiażdżyły wojska desantowe, gdy te zaczną wychodzić z przyczółków plażowych. Jego zdaniem

trzy pierwsze dni inwazji miały być rozstrzygające. Czuł, że zbyt ryzykowne będzie zdawanie się na późniejszą, skalkulowaną odpowiedź dalej od wybrzeża, ponieważ alianckie lotnictwo mogłoby zablokować wszelkie takie uderzenia jeszcze w drodze. Był pewien, że Niemcy zwyciężą w starciu armia przeciw armii, natomiast w starciu armia przeciw armii *z* potężnym lotnictwem – przegrają.

Większość naczelnego dowództwa nie zgadzała się z koncepcją silnej „zewnętrznej skorupy" feldmarszałka (w tym, jak na ironię, ci, którzy jego zachowanie w poprzednich kampaniach ocenili jako zbyt śmiałe i brawurowe, a teraz uznali za zbyt ostrożne). Pokładali oni – i to nie tylko feldmarszałek von Rundstedt, ale też i dowódcy wojsk pancernych, tacy jak feldmarszałek Guderian i generał Geyr von Schweppenburg – większe zaufanie w typowych dla Wehrmachtu zmasowanych, niszczących kontratakach przeprowadzonych w momencie, gdy operacja nieprzyjaciela zaczyna tracić impet. Można przypuszczać, że wydarzenia w Anzio utwierdziły ich w tej opinii. Nie podobał im się także pomysł rozproszenia dywizji pancernych wzdłuż wybrzeża ani narażanie ich na ostrzał 15-calowymi (381 mm) pociskami okrętów wojennych czy intensywne bombardowanie 500-funtowymi (227 kg) bombami z samolotów Marauder, Lancaster i B-17. Uważali, że lepiej będzie zaczekać, aż najeźdźcy podejdą, a potem zepchnąć ich na plaże otoczone zasiekami z drutu kolczastego. Oba rozwiązania narażały wojska niemieckie na zmierzenie się z aliancką siłą ognia. Pytanie tylko, czy gorzej było wystawić się tuż obok wybrzeża na ostrzał przez alianckie pancerniki, czy w głębi lądu na ataki alianckiego lotnictwa?

Zarządzone przez Hitlera kompromisowe wyjście mające pogodzić jego generałów było najgorszym z możliwych rozwiązań. Część mobilnych dywizji została rozmieszczona pojedynczo wzdłuż wybrzeża, cztery miały być trzymane w odwodzie (i zwolnione tylko na bezpośredni rozkaz Oberkommando der Wehrmacht, a dokładniej samego Führera), a cztery kolejne wysłane na południe Francji. Niemcy byli słabi wszędzie, nigdzie nie byli mocni – dokładnie odwrotnie, niż zawsze zalecał ulubiony bohater Hitlera, Fryderyk II Wielki. Gdyby 6 czerwca cztery rezerwowe dywizje pancerne generała von Schweppenburga stały wokół Saint-Lô, dokładnie na południe od normandzkich plaż, mogłyby odeprzeć amerykański atak i ewentualnie zepchnąć Brytyjczyków i lądujących dalej na wschód Kanadyjczyków z powrotem do morza pod zachmurzone niebo.

Amerykańskie, brytyjskie i kanadyjskie wojska inwazyjne niewątpliwie miały niemało szczęścia. Alianci wykazali się też dużym sprytem. Byli doskonale skoordynowani, panowali w powietrzu i na morzu oraz w maksymalnym stopniu wykorzystali wywiad i dezinformację. Ponadto, na ich korzyść działały pogoda i niezdecydowanie przeciwnika. Musieli jednak być bardziej kompetentni operacyjnie niż podczas poprzednich desantów. I tutaj, w historii desantów na wybrzeże Normandii, kryła się druga część wyzwania: jak wysadzić na brzeg milion ludzi i 100 tys. pojazdów *oraz wyjść* ze stref lądowania, a potem ruszyć na Berlin.

Z odpowiedzi na pytanie, jak desantować milion żołnierzy, wynika, dlaczego alianccy stratedzy wybrali Normandię. Bretania leży zbyt daleko na zachód, a belgijskie i holenderskie ujścia rzek są zbyt zdradliwe – i położone zbyt blisko Niemiec, skąd mógł nastąpić kontratak. Toteż wybór zawężał się do dwóch opcji: Cieśniny Kaletańskiej

i Normandii. W dodatku obu tym odcinkom wybrzeża można było zapewnić silną osłonę powietrzną z angielskich baz lotniczych. Niemieccy sztabowcy byli naprawdę rozdarci, rozważając te dwie opcje, ale dla aliantów lądowanie w Normandii z kilku powodów miało więcej sensu. Wybrzeże normandzkie leży w prawie równej odległości od wszystkich większych portów inwazyjnych południowej Anglii i Walii, natomiast duży desant pod Calais spowodowałby ogromne spiętrzenie się kolejnych rzutów barek desantowych. W Normandii było dość miejsca, aby wylądować na pięciu plażach, jak nalegał generał Montgomery, a nie trzech, jak początkowo planowano. Ponadto floty państw sojuszniczych miały tam więcej miejsca do manewrów niż na wodach Narrow Seas. W dodatku lądowanie w Normandii dawało obiecującą szansę na wysłanie armii na zachód, na półwysep Cotentin i zajęcie Cherbourga, co pozwoliłoby transportować statkami miliony ludzi i tony amunicji z Ameryki prosto do Francji. Wystarczyło tylko zająć część Europy Zachodniej, a potem pomaszerować na wschód, do Niemiec. Łatwiej jednak powiedzieć, niż zrobić.

Skoordynowanie zbliżania się do plaż i organizacja pierwszych desantów wciąż rozpala wyobraźnię historyków. Nie starczyłoby reszty tej książki, i kilku następnych, aby szczegółowo opisać plan lądowania[73]. Na przykład 171 dywizjonom alianckich myśliwców będącym w powietrzu podczas operacji desantowej przydzielono osobne strefy patrolowe. Początkowo miało nimi kierować RAF Fighter Command, a potem, po raz pierwszy w dziejach, kontrolę ruchu powietrznego przejmowały specjalne jednostki na statkach dowodzenia u wybrzeży Normandii. Bombardowanie niemieckich formacji na tyłach wyznaczono w godzinach od około 2:00 do 4:00, tuż przed

porannym intensywnym bombardowaniem przybrzeżnych umocnień. Następnie ciężkie bombowce miały powrócić na skrzyżowania dróg prowadzących na normandzkie plaże. Gdy ogromna flota podpłynęła do punktów rozpoczęcia inwazji, żołnierze nie mogli nie zauważyć zmasowanego ostrzału niemieckich przybrzeżnych stanowisk ogniowych przez pancerniki, krążowniki i monitory. Admirał Ramsay oczekiwał, że przed podejściem niszczycieli i strzelających pociskami rakietowymi okrętów desantowych przez dwie pełne godziny na plażach zostanie położony ciężki, przygniatający ogień, a ostrzał będzie kontynuowany aż do momentu, gdy do plaż zbliżą się grupy mniejszych barek desantowych. Niektóre z nich transportowały specjalne czołgi, a większość przewoziła plutony zdenerwowanych piechociarzy i specjalistyczny sprzęt desantowy. Jeszcze przed piechotą ruszały specjalne zespoły saperów niszczących przeszkody – najdzielniejsi z dzielnych. Jak zniszczyć stalowe krzyżaki z przyczepionymi minami i obwiązane drutem kolczastym? Wraz z pierwszymi saperami poszła inna grupa specjalistów – „zwiadowców marynarki wojennej”, którzy mieli wdrapać się na najbliższe wzgórze i kierować ogniem z okrętów wojennych.

Gdy żołnierze i czołgi amfibijne wydostali się na brzeg (lub utonęli, próbując tego dokonać), czekali już na nich dowódcy plaż. Dowódca plaży – była to funkcja wyjątkowa i niezbędna, co potwierdziły doświadczenia zebrane na plażach Sycylii i Salerno. Pełniący ją kapitan Royal Navy stawał się naczelnym dowódcą plaży desantowej i kierował żołnierzy do wyjścia z plaż, nakazywał zepchnięcie z drogi zepsutych pojazdów i odsyłał na morze puste barki desantowe, gdy tylko wyładowały ludzi lub sprzęt. Jego zadanie przypominało obowiązki policjanta drogówki na ruchliwym skrzyżowaniu – musiał zapanować nad chaosem

i wprowadzić porządek, aby zapobiec powstawaniu korków. Jeden z takich dowódców plaż, groźny kapitan William Tennant z Royal Navy, odpowiadał za ewakuowanie 340 tys. brytyjskich, francuskich i belgijskich żołnierzy z plaży w Dunkierce w 1940 roku. Cztery lata później kierował wracającymi do Francji i jeszcze liczniejszymi siłami na wybrzeżu normandzkim.

Na kilka godzin przed wylądowaniem dowódców plaż i usuwających przeszkody zespołów saperskich pierwsze jednostki alianckich dywizji powietrznodesantowych zostały zrzucone na spadochronach na pozycje położone kilka kilometrów w głębi lądu. Wykorzystanie oddziałów spadochroniarzy jako kluczowych dla operacji na dużą skalę – w odróżnieniu od wysyłania ich na małe, specjalne rajdy – było nietypowym i bardzo ryzykownym krokiem. Nie było niczego (ani artylerii, ani wsparcia lotniczego, ani bombardowania z okrętów), czym można byłoby ich osłonić przed wrogiem przy skoku – o czym przekonali się również doskonali niemieccy spadochroniarze, gdy lądowali na Krecie w 1941 roku. Choć zagrożenie było poważne, planiści generała Eisenhowera jednak wiedzieli, że korzyści z udanego desantu spadochronowego będą ogromne. Amerykańskie 82. i 101. Dywizje Powietrznodesantowe zajęły miasteczka kilka kilometrów w głębi lądu za plażą Utah, co spowodowało dużą dezorganizację obrony niemieckiej. Jeszcze większe znaczenie miało dla brytyjskiej 6. Dywizji Powietrznodesantowej zdobycie mostu na rzece Orne i dzięki temu oskrzydlenie Caen od wschodu.

Za siłami desantowymi stało na morzu pięć alianckich morskich eskadr prowadzących ostrzał artyleryjski, ustawionych na innych torach wodnych niż pozostałe jednostki tych eskadr i barki desantowe. Zgodnie ze wspomnianym wcześniej harmonogramem miały one

rozpocząć ostrzał niemieckich fortyfikacji nadbrzeżnych, zanim pierwsze barki desantowe dotrą do brzegu, a potem zmienić pozycje, aby ostrzelać cele położone w głębi lądu. W poszczególnych strefach dały się zauważyć wyraźne różnice w taktyce. Admirał Hewitt dopłynął nieco później i prowadził ostrzał nieco krócej (dokładniej mówiąc, tylko przez 30–40 minut), zamiast nakazanego przez admirała Ramsaya dwugodzinnego ostrzału przed inwazją. Należy zaznaczyć, że niezależnie od preferowanego rozwiązania rezultaty były różne. Nie dało się łatwo zniszczyć solidnie zbudowanych i ustawionych skosem w jednym szeregu betonowych bunkrów, nawet gdy kierujący ogniem oddawali duże salwy prosto w ich sklepienia. Z zeznań schwytanych Niemców wynika, że najbardziej dokuczał im wywołany przez spadające wielkie pociski ogłuszający hałas, duszący pył i zamieszanie. Nieco później Niemcy byli ogromnie zaskoczeni, gdy konwój ciężarówek został trafiony salwami pancerników w odległości 16 kilometrów od wybrzeża. Dowódcom polowym Wehrmachtu zajęło chwilę zorientowanie się, do czego służą te niewielkie, nieuzbrojone samoloty zwiadowcze nad ich głowami.

Gdy świt przeszedł w jasny dzień, obszar nad plażami patrolowały alianckie dywizjony. Z dokładnością do tygodnia minęły cztery lata, odkąd na tym samym wybrzeżu, zaledwie 190 km dalej na północ, niewielka liczba RAF-owskich myśliwców Hurricane i bombowców Fairey Battle próbowała osłaniać przed bombardowaniem i ostrzałem przez Luftwaffe wycofujące się wojska brytyjskie i francuskie, gdy wsiadały do małych łodzi w Dunkierce. W czerwcu 1944 roku sytuacja była odwrotna. Z wyjątkiem słynnego, szaleńczego przelotu nad alianckimi plażami 6 czerwca o godzinie 10:00 rano asa Luftwaffe Josefa „Pipsa” Prillera i jego skrzydłowego Heinza

Wodarczyka w Focke-Wulfach Fw 190 Niemcy nie mogli nic zrobić w powietrzu, aby przeszkodzić aliantom. W głębi lądu alianckie ciężkie bombowce kontynuowały niszczenie sieci komunikacyjnych wroga od Nadrenii po Francję i kraje Beneluksu, a ogromna liczba samolotów Coastal Command patrolowała kanał La Manche, Western Approaches i Zatokę Biskajską. Gdyby alianci mieli jakikolwiek problem w powietrzu, raczej wyniknąłby on z błędnej identyfikacji innego samolotu (z odległości półtora kilometra Fw 190 i Mustang wyglądały bardzo podobnie) i ostrzelania samolotu własnych sił. Dlatego na wszystkich alianckich samolotach, które w dniu D miały operować nad plażami, namalowano trzy równoległe białe pasy. Żaden inny dowódca lotnictwa nigdy nie miał luksusu tak ogromnej przewagi nad wrogiem w powietrzu.

Co ciekawe, najskuteczniejszą niemiecką bronią defensywną okazała się nowa mina „ostryga", która eksplodowała, gdy podpływający okręt wywoływał fale, a przez to zmieniał nacisk wody na zapalnik. Znaczną część takich min rozmieściły nisko przelatujące samoloty i nieduże łodzie. Mimo nieustannej pracy dziesiątków alianckich trałowców zatopiły one znaczną liczbę okrętów wojennych i marynarzy, a sporo innych uszkodziły, w tym krążownik HMS „Scylla"[74] – okręt flagowy kontradmirała Philipa Viana, dowódcy Eastern Task Force. Wiele alianckich okrętów trzeba było powoli odholować do Portsmouth, a ich załogi machały flotyllom kierującym się do Normandii. Natomiast niemieckie S-Booty wysłane z zadaniem przeszkodzenia w operacji Neptune nacierały niczym kamikaze. Powstrzymywały je masywne siatki ochronne niszczycieli (kanadyjskich, polskich i francuskich, a także Royal Navy). Beaufightery i wellingtony atakowały je przy każdej okazji. Lancastery RAF-u w tym czasie

niszczyły ich bazy macierzyste. Maszyny Bomber Command z różnym powodzeniem bombardowały nocą Berlin, ale bomby Tallboy o masie 12 tys. funtów (5340 kg) całkowicie zniszczyły zajmowane przez Niemców porty, mosty i linie kolejowe. Zbombardowane 14 czerwca przez 325 lancasterów betonowe sklepienia bazy morskiej w Hawrze zawaliły się na 14 pechowych S-Bootów w środku. Nisko przelatujące beaufightery terroryzowały każdy okupowany przez Niemców port od kanału La Manche po Danię[75]. Nocą służbę przejmowały specjalnie wyposażone samoloty Mosquito.

Z belgijskich portów wyszły w morze także pozostałe niemieckie niszczyciele. Śmiały atak czterech z nich z niemieckiej 8. Flotylli Niszczycieli w nocy z 8 na 9 czerwca – wykryty przez deszyfrantów i rozbity przez dwukrotnie większą grupę angielskich, kanadyjskich i polskich niszczycieli – formalnie rzecz biorąc, był ostatnim atakiem Kriegsmarine na okręty państw zachodnich. Gdy prawie pięć lat wcześniej wybuchła wojna, nieugięty admirał Raeder stwierdził, że jego słabo rozwinięta marynarka wojenna przynajmniej wie, jak „umierać z honorem”. I zrobiła to.

Flotylle U-Bootów również dostały rozkaz samobójczego atakowania alianckiej floty desantowej (jak zostało powiedziane w rozdziale 1). Na tym etapie wojny maszyna deszyfrująca Ultra mogła w końcu pokazać w pełni swoją skuteczność, a ponieważ niemieckie okręty podwodne wpłynęły na wody kanału La Manche już po lądowaniu aliantów, czekała na nie gigantyczna eskorta okrętów i samolotów wyposażonych w zaawansowane systemy detekcji i zabójczo skuteczną broń. Na niebie roiło się od alianckich samolotów, a po horyzont ciągnęły się fregaty sprzymierzonych. Nawet okręty podwodne z chrapami,

choć w pierwszych atakach zatopiły pół tuzina okrętów eskorty, nie miały szans przeciw takiej potędze i gdy poniosły ciężkie straty, dostały rozkaz wycofania się z tego obszaru[76].

Aliancka przewaga w powietrzu i prawie całkowita dominacja na morzu sprawiły, że jedyną kwestią, która pozostawała do rozstrzygnięcia – z czego obie strony zdały sobie sprawę dużo wcześniej – była bitwa na lądzie: walka na plażach, a potem dalej, w miarę wchodzenia wojsk alianckich głębiej na teren Francji i posuwania się w kierunku Trzeciej Rzeszy. Neutralny obserwator, patrząc na wszystkie karty atutowe w ręku sprzymierzonych (panowanie w powietrzu i na morzu, logistyka, ruch oporu itd.), mógł już przed inwazją dojść do wniosku, że znacznie większe szanse na zwycięstwo mają alianci. I z pewnością byłaby to poprawna ocena. Jednak właśnie o samo lądowanie i późniejsze wyjście z plaż generał Eisenhower i jego wyżsi rangą oficerowie obawiali się najbardziej. Z kolei Niemcy wiązali wszystkie swoje nadzieje z zadaniem druzgocących ciosów właśnie w tym momencie, przeznaczali na to wszystkie środki i opierali na tym całą swoją strategię. Rozwój wydarzeń 6 czerwca pokazał, że obie strony miały rację, przede wszystkim feldmarszałek Rommel, gdy uznały, że pierwsze trzy dni walk będą decydujące.

Lądowanie w Normandii 6 czerwca 1944 roku składało się z trzech różnych zasadniczych desantów. Najlepiej, przynajmniej z perspektywy aliantów, poszło lądowanie amerykańskiej 4. Dywizji Piechoty na najbardziej na zachód wysuniętej plaży Utah. Udało się tam uniknąć potencjalnej katastrofy i odnieść zwycięstwo. Jeszcze zanim widok przesłoniły ogromne ilości dymu powstałego podczas ostrzału artyleryjskiego z okrętów, wybrzeże spowijały tam

gęste chmury. Nie dało się dostrzec okrętów naprowadzających siły desantowe. Jeśli czekali tam dowódcy plaży (choć Amerykanie ich tak nie nazywali), zasłaniała ich mgła. Gdy barki desantowe podpłynęły do zasnutego wybrzeża, okazało się, że fale zepchnęły je około półtora kilometra od wyznaczonej im strefy lądowania i na szczęście na znacznie słabiej broniony obszar. Lądowanie poszło bardzo dobrze. Okręty strzelały pociskami rakietowymi, amfibijne czołgi zbliżały się do brzegu, plutony piechoty szły, brodząc po pas w wodzie i trzymając karabiny wysoko w górze, a bombowce B-26 przelatywały poniżej chmur, aby przeprowadzić atak. W świetnym, klasycznym stylu (w porównaniu z Anzio) 4. Dywizja Piechoty zlikwidowała punkty oporu, weszła głęboko w ląd i znowu brodząc w podmokłym terenie, do końca dnia pokonała 8 kilometrów. Plaży Utah, na której do tego czasu wylądowało 21 tys. żołnierzy i 1,8 tys. pojazdów, nie dało się już tak łatwo odzyskać niezależnie od tego, kto by przyszedł ją odbijać. W sumie 8. i 27. Pułk Piechoty straciły zaledwie 12 ludzi. Była to najsprawniejsza ze wszystkich dotychczasowych operacja desantowych aliantów.

Wczesnym rankiem za plażą Utah wylądowały amerykańskie 82. i 101. Dywizja Powietrznodesantowa z zadaniem zdobycia miasteczek, takich jak Sainte-Mère-Église, i utrzymania ich do czasu, aż od strony morza nadejdą główne siły. Większość akcji nie odbyła się zgodnie z planem, gdyż przewrotne wiatry zniosły spadochroniarzy w różne strony, gdzie wpadli w mokradła, oraz rozrzuciły i zniszczyły dużą ilość ich ciężkiego sprzętu. Z tego powodu nie mogli udzielić wsparcia lecącym ich śladem oddziałom szybowcowym, przez co poniosły one bardzo wysokie straty. Żołnierze 82. Dywizji Powietrznodesantowej zostali rozrzuceni po tak rozległych mokradłach rzeki Merderet, że

trzy dni później na miejscu zbiórki brakowało jeszcze dwóch trzecich z nich. Jednak to, że ich „brakowało”, nie oznaczało, że byli nieskuteczni. Prawdę mówiąc, nieoczekiwanie chaos stał się zaletą. Rozproszeni i lądujący pojedynczo spadochroniarze wywołali spore zamieszanie wśród Niemców znajdujących się za plażą Utah i przeszkodzili we wszelkich próbach wzmocnienia oddziałów broniących przyczółków plażowych przed inwazją. W trakcie tych lokalnych walk niewielka grupa spadochroniarzy zastawiła pułapkę na samochód niemieckiego sztabu i zabiła, jak się okazało, dowódcę niemieckiej 91. Dywizji Piechoty, czyli głównej dywizji rezerwowej na półwyspie Cotentin. Pod koniec dnia grupy 82. Dywizji Powietrznodesantowej dotarły aż do skrzyżowania dróg w miasteczku Pont-l’Abbé. Ta walka też została wygrana.

Wszystko to miało duże znacznie, ponieważ plan admirała Ramsaya zakładał, że amerykańska 4. Dywizja Piechoty dotrze na brzeg, a później oczyści plaże. Tuż za nią, między 6 a 9 czerwca, miała wylądować 90. Dywizja Piechoty, między 10 a 13 czerwca – 9. Dywizja Piechoty, a do 30 czerwca – 79. Dywizja Piechoty. (Podobne nagromadzenie sił zaplanowano na pozostałych czterech plażach). Z czterema całymi dywizjami armii na wybrzeżu oraz dwiema powietrznodesantowymi na przedzie amerykański VII Korpus (pod dowództwem generała Josepha Collinsa) mógł podbić zachodnią Normandię. Gdyby został zatrzymany na plażach, już sama wielkość tych sił spowodowałaby ogromny chaos i zniszczenia. Jednak do tego nie doszło.

Główną część operacji Overlord stanowiły trzy desanty brytyjskich i kanadyjskich oddziałów na plażach Gold, Juno i Sword. Natarcia od strony morza najlepiej chyba opisują

takie przymiotniki, jak *gruntowne*, *staranne*, *drobiazgowe* i *dobrze skoordynowane* – z wyjątkiem operacji powietrznodesantowej – niezbyt śmiałe i ponownie zdradzające głęboki respekt armii brytyjskiej dla jej starego wroga. Gdyby kampania normandzka w czerwcu 1944 roku skończyła się klęską, Amerykanie mogliby zaatakować ponownie. Po drugiej stronie Atlantyku czekały kolejne 4 miliony żołnierzy gotowych do walki. Brytyjczycy nie mogli sobie pozwolić na kolejną porażkę, jeszcze większą niż w Dunkierce, na Krecie, w Dakarze czy w Dieppe. Rezerwy ludzkie mieli na wyczerpaniu. To była ich ostatnia wielka wojna. Dlatego tyle zainwestowali w dezinformację, dywersję, wywiad, dowodzenie i kontrolę, sygnalizację, dowodzenie plażami, usuwanie min, specjalne czołgi – we wszystko, co pozwalało uniknąć przygwożdżenia na żwirowych plażach i poniesienia ogromnych strat w ludziach.

Brytyjczycy sporo uwagi poświęcili specjalnym jednostkom pancernym i nietypowym pojazdom, które miały im pomóc obejść wymyślne i śmiertelnie niebezpieczne przeszkody plażowe feldmarszałka Rommla. Głównym motorem tych modernizacji był zgryźliwy, zdeterminowany wizjoner – generał major Percy Hobart. Pod koniec lat 30. XX wieku utworzył on 7. Brygadę Pancerną (później znaną jako „Szczury Pustyni"), następnie został zdegradowany i odszedł na emeryturę, a potem od zapomnienia uratował go poirytowany Churchill[77]. Wreszcie dostał 79. (Eksperymentalną) Dywizję Pancerną i niezbędne środki materialne, aby opracować to, co jego żołnierze z czułością nazwali „dziwadłami Hobarta"[78], a które służyły do pokonywania przeszkód na plaży i w terenie. Potrzeba posiadania takiego sprzętu stała się oczywista po rajdzie na Dieppe[79]. Podstawowym sprzętem Hobarta był

wytrzymały i niezawodny czołg Sherman i jego późniejszy brytyjski odpowiednik – Churchill. Zmodyfikował je na różne sposoby, konstruując: amfibijne czołgi z nadmuchiwanymi fartuchami, które pozwalały dopłynąć do brzegu; czołgi z trałami przeciwminowymi, których gigantyczne metalowe łańcuchy uderzały w grunt i detonowały miny; czołgi z masywnymi nożycami do cięcia drutów lub szuflami buldożerów; czołgi z faszyną; czołgi ze zrolowanymi metalowymi lub drewnianymi pomostami, które umożliwiały przekroczenie rowów lub pułapek na czołgi; czołgi z miotaczami płomieni, takie jak te, których amerykańscy komandosi używali na Pacyfiku; czołgi, które stawały się rampami dla innych czołgów itd. Hobart był geniuszem, a historia wojen pancernych nigdy nie znała podobnych wynalazków. (W tym samym duchu amerykański sierżant Curtis Culin, sfrustrowany powolnym posuwaniem się wojsk generała Bradleya przez *bocage*, czyli obszar Normandii poprzecinany wąskimi ścieżkami i wysokimi żywopłotami, niebezpieczny ze względu na łatwość zastawienia pułapek, skonstruował inny wariant czołgu – „nosorożca” z gigantycznymi szczękami z przodu pozwalającymi przegryźć się przez żywopłoty i umożliwić zwykłym czołgom wyjechanie na teren odkryty).

„Dziwadła Hobarta” przeszły chrzest bojowy na plażach, na których lądowały wojska brytyjskie i kanadyjskie. Nie wszędzie i nie zawsze sprawdziły się bez zarzutów. Zresztą, jakim cudem by mogły? Żadne próby u wybrzeży Szkocji czy Kanału Bristolskiego nie oddawały morderczo trudnych warunków na usianych przeszkodami i ostrzeliwanych ze wszystkich stron plażach Normandii. Na całym odcinku wybrzeża silne fale spowolniły postępy czołgów DD[80] (z nadmuchiwanymi fartuchami). Często też wyprzedzały je barki desantowe przewożące żołnierzy piechoty i innego

typu czołgi. Najlepiej chyba przysłużyły się Brytyjczykom i Wolnym Francuzom na plaży Sword, gdzie 6. Dywizja Powietrznodesantowa zdobyła już baterię w Merville, a potężne działa kalibru 155 mm w Hawrze (które mogły zniszczyć każdy okręt desantowy czy niszczyciel) przez cały ranek toczyły dość bezsensowny pojedynek ze stojącym u wybrzeża pancernikiem HMS „Warspite". Gdy nurkowie Royal Marines rozmontowali przeszkody na plaży, broń, skonstruowana przez obsesyjnie poszukującego rozwiązań Hobarta, mogła pokazać, na co ją stać. Jeden z walczących na plaży Sword majorów armii brytyjskiej wspominał z zachwytem:

> Za czołgiem Fergusona ruszył Sherman wiozący most. Oba dostały się pod ostrzał niemieckiego działa przeciwpancernego. Czołg z mostem wjechał na plażę, zbliżył się do Niemców od prawej strony i opuścił most dokładnie na ich stanowisko ogniowe, miażdżąc działo przeciwpancerne. Do pracy przystąpiły czołgi Kraby z „cepami", oczyszczając przejścia przez pola minowe. Ferguson opowiadał: „Przez plażę przejechały Kraby, waliły łańcuchami, jadąc przez wydmy, potem skręciły w prawo i zawróciły, dojeżdżając poniżej linii najniższego poziomu wody". Inne czołgi wykorzystywały torpedy *bangalore*[81] albo „węże", by wyrąbać przejścia w zasiekach z drutu kolczastego i wydmach. Tymczasem inne „zabawki Hobarta" kładły mosty nad wałem nadmorskim, za nimi jechały buldożery, a potem czołgi z faszynami, wrzucając bele do dołów przeciwczołgowych. Kiedy zadanie zostało wykonane, Kraby mogły przekroczyć boczne drogi, znajdujące się około stu metrów w głębi lądu, gdzie

zaczęły jechać od prawej do lewej, by oczyścić przejścia dla piechoty[82].

Te zadziwiające maszyny, które później przydały się Brytyjczykom i Kanadyjczykom w marszu przez kraje Beneluksu i północne Niemcy, z pewnością bardzo dopomogły pierwszym oddziałom amfibijnym przedostać się przez plaże oraz przez ciasne i zdradliwe uliczki miasteczek leżących wzdłuż plaż Gold, Juno i Sword. Opór wroga został szybko przełamany z kilkoma wyjątkami, jak w Le Hamel. W „statycznych" dywizjach była pewna liczba Rosjan o poglądach antykomunistycznych, a także Litwinów, Polaków, weteranów I wojny światowej i szesnastoletnich chłopców. Dla nich najbezpieczniejszym rozwiązaniem, po oddaniu pojedynczych strzałów, było złożenie broni. Obrona w betonowych bunkrach nie była już skuteczna, gdyż idący na czele komandosi wrzucali do nich granaty przez otwory; niebezpieczeństwo czyhało nawet podczas ostrzału przez marynarkę wojenną (a w jednym z najbardziej widowiskowych strzałów artylerii okrętowej krążownik HMS „Ajax"[83] trafił pociskiem 6-calowym (kalibru 152,4 mm) w przedni otwór masywnego bunkra na plaży Gold i wysadził w powietrze cały magazyn). Przynajmniej w tym przypadku „zewnętrzna skorupa" szybko się skruszyła. Pod koniec tego dnia Brytyjczycy mieli 29 tys. żołnierzy na plaży Sword, stracili zaledwie 630 ludzi i wzięli do niewoli tysiące jeńców. Na plaży Gold wylądowało 25 tys. ludzi, z których zginęło tylko 400. Poziom strat był znacznie niższy od przewidywanego.

Na plaży Juno Kanadyjczycy i Brytyjczycy mieli znacznie trudniejsze zadanie. Ich cele były bardziej oddalone od brzegu, ogień obrony niemieckiej – silniejszy, przeszkody na plaży – bardziej skomplikowane, a wsparcie artylerii

okrętowej – znacznie słabsze. Mimo to pierwszego dnia desantowano 21 tys. ludzi, tracąc 1,2 tys. z nich. Na tym odcinku czołgi z nadmuchiwanymi fartuchami zadziwiły zarówno Kanadyjczyków, jak i Niemców, gdy wyjechały na żwirową plażę, zwinęły fartuchy, a potem zaczęły nacierać i strzelać. Falochron na plaży Juno był znacznie wyższy niż na Omaha, ale „dziwadła" go pokonały, przecięły zasieki z drutu kolczastego i przetrałowały pola minowe, a wyczerpani i obładowani piechociarze próbowali dotrzymać im kroku. Potem, co być może było naturalną reakcją, większość oddziałów zwolniła, rozbiła biwaki, napiła się herbaty i zapadła w sen. Po inwazji generał Montgomery planował bardzo szybki marsz na Caen i w dolinę rzeki Orne, jednak wydarzenia potoczyły się inaczej. Brytyjska 6. Dywizja Spadochronowa odniosła oszałamiający sukces, zajmując mosty na rzece Orne, trzy przyczółki plażowe zostały zdobyte i napływało coraz więcej ludzi i czołgów. Jednak w ciągu tygodnia Niemcy wzmocnili obronę w tamtym rejonie, więc nie mogło być mowy o szybkim zajęciu kolejnych terenów, jak w Afryce Północnej i na Sycylii. Ku ogromnej satysfakcji armii kanadyjskiej, w tamtym czasie mocno już rozbudowanej, nie było też drugiego Dieppe.

Trzeci dzień inwazji okazał się znacznie mniej szczęśliwy dla aliantów. Oddziały amerykańskiej piechoty, które wylądowały (lub starały się wylądować) na plaży Omaha, czekała zawzięta, krwawa walka. Atak desantowy się załamał, gdyż czołgi, ciężarówki i obładowani ludzie szli w wirach na dno oceanu. Lista strat jest długa. Jedynie pięć z 32 spuszczonych na morze amfibijnych czołgów dotarło do brzegu, a 32 z 50 haubic zatonęły wraz przewożącymi je płaskimi barkami. Większość żołnierzy znalazła się na piasku jedynie z bronią ręczną, ale musiała iść dalej,

ponieważ wiry na przybrzeżnych wodach uniemożliwiały cofnięcie się. Później okazało się, że przeważająca część przeszkód na plaży jest wciąż zupełnie nietknięta, a Niemcy prowadzą z jarów koszący ogień krzyżowy. Choć ogromna liczba czołgów zatonęła, woda zmyła haubice i działka z promów desantowych, a wiele zespołów saperskich utonęło podczas długiego marszu przez wodę, to plutony piechoty i rangerów dalej nacierały. Czołgi, którym udało się dotrzeć do brzegu, w ciągu kilku minut zostały trafione, ale paru czołgom z buldożerami udało się wyrwać luki w umocnieniach obronnych. Amerykańskie niszczyciele podpłynęły na odległość około tysiąca metrów od brzegu – zbyt blisko ze względu na przybrzeżne pola minowe – aby ostrzeliwać niemieckich obrońców.

Późnym rankiem rozpoczął się przypływ Atlantyku, przez co pas plaży jeszcze się zwęził, a fale rozbijały nowe pojazdy o stojące już na wybrzeżu wraki. Sytuacja zrobiła się tak beznadziejna, że gdy generał Montgomery dowiedział się o tym następnego dnia, to – podobnie jak generał Clark w Anzio – przez chwilę zastanawiał się, czy następnych amerykańskich oddziałów nie skierować na plaże brytyjsko-kanadyjskie zamiast na Omaha. Generał Bradley myślał tak samo i również rozważał odesłanie świeżych rzutów na plażę Utah, choć jak można przypuszczać, spowodowałoby to niewyobrażalne zamieszanie na wodach przybrzeżnych. Sam napór sił desantowych (na plaży Omaha było 34 tys. ludzi i 3,3 tys. pojazdów w początkowym desancie i podobne ilości w rezerwie), zawzięty, całodzienny ostrzał przez amerykańską marynarkę wojenną i bombardowanie przez USAAF oraz starania młodszych oficerów i podoficerów, by przywrócić porządek, w końcu złamały niemiecką obronę. Żołnierze wyszli ze spływających krwią plaż i wspięli się na

urwiska, aby zająć stanowiska zaledwie półtora kilometra dalej. Gdyby oddziały pancerne feldmarszałka Rommla zaatakowały (na co im nie zezwolono), amerykańskie 1. i 29. Dywizje Piechoty zapłaciłyby znacznie wyższą cenę. Nie zostały zepchnięte do morza. Gdy następnego dnia generał Eisenhower i admirał Ramsay niespokojnie obserwowali plażę z okrętu dowodzenia, byli naprawdę poruszeni tym, jak niewiele do tego brakowało i jak wciąż niepewnie rysowała się sytuacja.

Na plaży Omaha armia amerykańska straciła około 2,4 tys. osób – zabitych, rannych i zaginionych. Te przerażające statystyki i tak nie są duże w porównaniu z liczbą ofiar śmiertelnych w niektórych bitwach wojny secesyjnej, w pierwszym dniu bitwy nad Sommą czy w walkach toczonych w tym samym czasie na froncie wschodnim. Były jednak tego dnia najwyższe w porównaniu z czterema pozostałymi plażami desantowymi i wywołały konsternację oraz obawy wśród alianckich dowódców i od tamtej pory budzą liczne kontrowersje.

Pod pewnymi względami z łatwością można wyjaśnić, dlaczego najtrudniej było zdobyć i utrzymać plażę Omaha. Urwiska za tą plażą były znacznie wyższe niż gdzie indziej i można było się przez nie przedostać, przechodząc tylko jarami (przecinającymi je rzecznymi dolinkami, które prowadziły od morza do miasteczek w głębi lądu). Niemcy wznieśli liczne stanowiska artylerii i karabinów maszynowych w pobliżu wylotów tych jarów, a przy tym ustawili je skosem do linii brzegowej, przez co ich pole obstrzału leżało po prawej i po lewej od bunkrów. Gdyby ustawili je prosto, naraziliby je na bezpośredni ostrzał z okrętów wojennych. Niemal tak samo trudno było je namierzyć z powietrza czy to podczas zwiadu, czy też w atakach bombowych. Urwiska ogromnie też utrudniały

wyjechanie z plaż czołgom i innym pojazdom gąsienicowym i kołowym. Nawet przy ładnej pogodzie i spokojnej wodzie nie było to łatwym zadaniem, a niestety nie panowały tam korzystne warunki pogodowe. Rozsądek podpowiada, że być może lepiej było w ogóle ominąć ten obszar. Skoro jednak alianci uznali, że kluczowe jest zajęcie dłuższych plaż Normandii *oraz* wyprowadzenie uderzenia na półwysep Cotentin w celu zdobycia portu w Cherbourgu, to nie mogli pozwolić, aby w ich liniach powstała taka rażąca luka, którą Niemcy z pewnością by wykorzystali. Tego rodzaju błąd nieomal doprowadził do ich klęski w Anzio. Trzeba zatem było poprowadzić szturm.

Mimo wszystko trudno zgodzić się ze stwierdzeniem, że amerykańskie straty na plaży Omaha w całości były skutkiem jedynie przeklętych przypływów, niekorzystnego ukształtowania terenu i zmyślnych niemieckich umocnień obronnych. Istnieją też dowody na błędy w dowodzeniu na polu bitwy połączone z nadmierną pewnością siebie, a takie postępowanie w konfrontacji z Wehrmachtem nigdy nie było rozsądne. Bombardowanie artylerii okrętowej trwało bardzo krótko, a zatem było lekkie (zwłaszcza przy takim ustawieniu niemieckich bunkrów). Zespół nadzorujący admirała Hewitta na okręcie liczył na element zaskoczenia, ale trudno to wyjaśnienie pogodzić z faktem, że o północy ponad tysiąc ciężkich bombowców RAF-u rozpoczęło zmasowany atak na baterie niemieckie wzdłuż wybrzeża Normandii i że o 1:30 rano 82. i 101. Dywizja Powietrznodesantowa rozpoczęły lądowanie w głębi lądu, albo z faktem, że amerykańska artyleria okrętowa rozpoczęła ostrzał 20 minut *po* brytyjskiej (mimo że lądowanie Brytyjczyków i Kanadyjczyków miało się zacząć godzinę później), a odgłosy niosły się wzdłuż wybrzeża. Pech chciał, że gdy przyleciały bombowce B-17, aby

zburzyć niemieckie stanowiska obronne, chmury przesłoniły widok na bunkry. „W efekcie na plaże i urwisko nie spadła ani jedna bomba”, zauważył Stephen Ambrose. Wszystkie spadły na obory położone 5 kilometrów dalej[84]. Pociski rakietowe z barek desantowych spadały blisko, w przybrzeżne wody, a falowanie wód na plaży Omaha wydawało się silniejsze i wyższe niż gdzie indziej.

W miarę jak wiatr przybierał na sile, a fale stawały się wyższe, na szaleństwo zakrawały rozkazy miejscowych dowódców, by czołgi DD, amfibijne shermany i barki przewożące haubice spuszczać do wody w odległości ponad 5 kilometrów od brzegu. Oddziały desantowe nie miały ani jednego gąsienicowego pojazdu amfibijnego LVT (Landing Vehicles Tracked) – wszystkie znajdowały się na Pacyfiku. Załogi shermanów, którym udało się dotrzeć na plażę, walczyły najlepiej, jak potrafiły, ale na tym odcinku alianci nie mieli też czołgów z trałami przeciwminowymi, z nożycami do cięcia drutów kolczastych ani z faszynami. Amerykańscy żołnierze, jeśli udało im się nie utonąć, dostawali się pod ostrzał na plażach i przy wejściach do jarów, gdzie czekały niemieckie oddziały 352. Dywizji Piechoty, niedawno przeniesione na plażę Omaha, o czym sztab generała Bradleya najwyraźniej nie wiedział. Amerykańscy żołnierze w końcu wydostali się z tej spływającej krwią plaży. Po prostu wywalczyli sobie drogę na szczyt urwisk i zmusili Wehrmacht do wycofania się. Jednak brak innego sprzętu zmotoryzowanego wydłuża listę rzeczy, które dałoby się zrobić lepiej – albo chociaż można było spróbować.

Podsumowując, najdłuższy dzień zakończył się dla aliantów nadzwyczaj dobrymi wynikami będącymi nagrodą za staranne przygotowania, treningi, mobilizację i realizację planów. Wieczorem tego dnia generał Ramsay,

gdy wyraził swoje obawy o plażę Omaha i plaże zachodnie, zapisał w swoim dzienniku: „Mimo wszystko generalnie musimy bardzo podziękować Bogu za ten dzień”. Różne dostępne źródła podają, że tego dnia na brzegu wylądowało od 132 tys. do 175 tys. Amerykanów, Brytyjczyków, Kanadyjczyków, Francuzów i Polaków. Stracili przy tym około 4,9 tys. ludzi – znacznie mniej niż szacowano w planach inwazji. Front rozciągał się na odcinku prawie 90 kilometrów. Oczywiście między niektórymi plażami były znaczne przerwy, ale Niemcy nie mieli dość ludzi, aby je wypełnić[85]. Ich opór był znacznie słabszy, niż się obawiano. Po części wynikało to z tego, że plaż nie broniły ich najlepsze oddziały. Jednostki komandosów i plutony kanadyjskie trafiły na staruszków, nastolatków z Hitlerjugend i wcielonych siłą do armii mieszkańców Europy Wschodniej. Nie był to jednak miarodajny wskaźnik tego, co czekało aliantów w najbliższej przyszłości, zwłaszcza Kanadyjczyków, którzy wkrótce dzień po dniu i tydzień po tygodniu atakowali zacięcie bronione przez Niemców stanowiska wokół Caen, robiąc przy tym mikroskopijne postępy. To jednak nastąpiło nieco później. W dniu D, jak powiedział Churchill, „na kontynencie europejskim został zdobyty mocny punkt zaczepienia”.

Jednak osiągnięcia na koniec pierwszego dnia – szybkie wdarcie się prawie osiem kilometrów w głąb lądu czy umocnienie się na zdobytych z trudem urwiskach – nie wystarczały. Aby inwazja się powiodła, koniecznie było podjęcie wysiłku i ruszenie dalej. Przez przyczółki plażowe musiało też napływać więcej ludzi, broni, sprzętu i zapasów, w miarę jak atakujące armie rozprzestrzeniały się po kontynencie. I jak wynika z powyższego zarysu pięciu desantów, w Normandii nie było dużego portu między Cherbourgiem na dalekim zachodzie a Hawrem i Dieppe

położonymi znacznie dalej na północ, nad kanałem La Manche. Dlatego w ramach operacji Overlord przewidziano ważny element, którego dotąd nie znała historia desantów morskich – sztuczne porty. Na polecenie Churchilla brytyjsko-amerykańskie zespoły konstruktorów miały zbudować przystanie morskie, a warunkiem dodatkowym była budowa falochronów, które unosiłyby się na falach.

Nowy wynalazek, porty Mulberry, były gigantycznymi konstrukcjami składającymi się z ważących wiele tysięcy ton betonowych kesonów, które mimo to miały w środku dość przestrzeni balastowej, dzięki czemu można je było przewieźć do Normandii na płaskich barkach ciągniętych przez holowniki Admiralicji, a potem połączyć ze sobą jak kawałki puzzli w ogromny falochron (w dodatku z biegnącymi po nim jezdniami). Wówczas delikatnie osiadały na dnie płytkich wód oceanicznych. Powstały także pływające falochrony i pływające pirsy, które pełniły funkcję stalowych mostów z morza, co było absolutnie koniecznie, gdyż różnica poziomów pływów wynosiła aż 6 metrów. Nie zostały przymocowane do dna morskiego, więc były podatne na sztormy, a zatem trzeba było je zabezpieczyć za pomocą dziesiątków starych statków handlowych i okrętów wojennych (nazwanych Gooseberries[86]), które zatopiono w jednej linii, aby stanowiły zewnętrzną barierę ochronną. Mimo silnych fal, 9 czerwca alianccy rzemieślnicy i marynarze zaczęli zakotwiczać dwa porty Mulberry. Następnego dnia zgodnie z planem zatopili Gooseberries. Aż 1,5 miliona ton stali i betonu znalazło się na wyznaczonych miejscach.

Początkowo oczywiście panował straszny chaos, ale tak naprawdę znacznie mniejszy, niż zapanowałby wówczas, gdyby tysiące lekkich jednostek osiadły na mieliźnie lub tłoczyłyby się wzdłuż odkrytej plaży. Widok zewnętrznych

portów był budujący. Jeszcze bardziej pokrzepiające było obserwowanie amerykańskich ciężarówek sunących od statków na brzeg sztuczną drogą na kesonach. Widząc to, przeciętny marynarz i żołnierz miał pewność, że nad wszystkim ktoś czuwał i przygotował dobry plan. Sześć dni po dniu D kanałem La Manche sprowadzono około 326 tys. ludzi i 54 tys. pojazdów. Jak wspomniałem już wcześniej, 19 czerwca nadszedł potężny atlantycki sztorm i zniszczył większość tej konstrukcji, przez co dramatycznie spadło tempo transportu żołnierzy, pojazdów i zapasów do Normandii. Jednak te trudności nie wystarczyły, aby zmienić bieg operacji Overlord. Trzy dni później wznowiono napływ uzupełnień, a gdy zachmurzone niebo się przejaśniło, USAAF, RAF i ciężkie okręty wojenne przystąpiły do bombardowania i ostrzeliwania niemieckich oddziałów, które wreszcie zostały wysłane do strefy inwazji. Wówczas wojska brytyjskie i kanadyjskie z maksymalną siłą zaatakowały Caen i wciągnęły znaczne siły Wehrmachtu we wzajemnie wyniszczającą walkę w mieście i jego okolicach, a szybko przemieszczające się jednostki amerykańskie generała Bradleya, i nieco później generała Pattona, ruszyły na południe. W tym czasie najbardziej wysunięte na zachód dywizje pod dowództwem generała Collinsa zajęły Cherbourg, który ze względu na logistykę był cennym nabytkiem. Po naprawieniu szkód wyrządzonych przez Niemców port wznowił pracę. Amerykańskie statki z dostawami i uzupełnieniami mogły dopływać prosto do Europy zamiast przez Glasgow, Liverpool i Southampton. W czerwcu i lipcu Niemcy utrzymali się w rejonie Caen mimo ponawianych przez Brytyjczyków i Kanadyjczyków ataków, co było kolejnym dowodem ich możliwości w ramach wojny obronnej. Jednak powodowało to wyniszczanie ich dywizji uzupełniających w morderczej

walce niczym pod Verdun, której ostatecznie nie mogli wygrać. W tym czasie Amerykanie przygotowywali 3. Armię generała Pattona do uderzenia na południe, które nastąpiło na przełomie lipca i sierpnia. Gdy 17 lipca feldmarszałek Rommel został ciężko ranny (pojedynczy spitfire ostrzelał jego samochód sztabowy), jego następca, feldmarszałek Hans von Kluge, popełnił samobójstwo po nieudanym spisku z 20 lipca, a 21. Grupa Armii generała Montgomery'ego przekraczała Sekwanę i maszerowała w kierunku Sommy – bitwa o Normandię była skończona. Ku wielkiej radości paryżan 25 sierpnia czołowe oddziały armii Wolnych Francuzów wkroczyły do miasta. Dwa dni później do francuskiej stolicy wjechał sam Naczelny Dowódca Alianckich Ekspedycyjnych Sił Zbrojnych, generał Dwight D. Eisenhower. Odwiedził Paryż po raz pierwszy od 1932 roku, gdy pracował nad rękopisem generała Pershinga trafnie zatytułowanym *Guide to the American Battlefields in Europe* (*Przewodnik po amerykańskich polach bitew w Europie*)[87]. Można się zastanawiać, czy wciąż miał przy sobie list z 5 czerwca, w którym przyznawał się do klęski i brał na siebie za nią całą odpowiedzialność.

Wojska alianckie pod wodzą generała Eisenhowera miały przed sobą jeszcze długą drogę do Berlina. Mimo że pierwsze lądujące oddziały zostały wzmocnione przez kolejne 3 miliony ludzi i mimo że dominacja aliantów w powietrzu stale rosła, dzięki czemu bezlitośnie ostrzeliwali Wehrmacht na polach walki, niszczyli linie zaopatrzenia Trzeciej Rzeszy oraz bombardowali zakłady przemysłowe i miasta w samych Niemczech, hitlerowska armia walczyła w sposób zdeterminowany, a czasem nawet agresywny (jak w zaskakującym kontrataku w bitwie o Ardeny w grudniu 1944 roku), i zawsze niezwykle skutecznie pod względem taktycznym. Nie była to już

jednak wojna desantowa. Zmieniła się w powietrzno-lądową kampanię, uwspółcześnioną wersję alianckiego marszu na Niemcy w okresie od sierpnia do listopada 1918 roku. Stojące u wybrzeży Normandii okręty wojenne nie były już potrzebne, sztuczne porty można było pozostawić na pastwę fal, a okręty desantowe i ich załogi odesłać na Pacyfik.

Po dwóch operacjach desantowych w czerwcu 1944 roku – w Normandii i na Marianach – kampanie na każdej z półkul potoczyły się w innym rytmie: w Europie stopniowo słabła, a na Pacyfiku rozwijała się. 15 sierpnia 1944 roku miała miejsce kilkakrotnie odkładana i zredukowana aliancka inwazja na południu Francji (operacja Anvil[88], później nazwana Dragoon[89]), w której uczestniczyły głównie wojska francuskie i amerykańskie. W tym okresie Wehrmacht już wycofywał się z Francji, więc sprzymierzeni napotkali krótkotrwały opór. I choć to uderzenie oskrzydlające było o tyle ważne, że zbliżyło siły alianckie do południowo-zachodniej granicy Niemiec i zwiększyło militarny nacisk na Trzecią Rzeszę w ostatnich ośmiu miesiącach tego roku, jednak nie miało żadnego wpływu na wielkie kampanie na północy i wschodzie. We wrześniu 1944 roku natarcie Armii Czerwonej na niziny Polski zmusiło naczelne dowództwo Wehrmachtu do poluzowania uścisku w Grecji i na Krecie. W następnych miesiącach oddziały brytyjskie ponownie wkroczyły (praktycznie nie napotykając oporu) na tereny, z których zostały wyparte w fatalnym roku 1941. Nie była to jednak operacja desantowa z prawdziwego zdarzenia i duże siły Royal Navy mogły bezproblemowo zakotwiczyć w Pireusie, ciesząc się z kolejnego powrotu od strony morza, w którego wodach spoczęło tak wiele pobratymczych okrętów.

Nieprzyjaciel stawił znacznie większy opór, gdy 1 listopada 1944 roku na flance natarcia na Trzecią Rzeszą mieszane oddziały armii brytyjskiej (angielskie, belgijskie, kanadyjskie, szkockie, Wolnych Francuzów, norweskie i polskie) ze wszystkich stron przypuściły atak na Walcheren. Zajęcie wyspy w kształcie spodka (która składała się z samego brzegu po tym, jak RAF Bomber Command zniszczyło ścianki) pozwalało odblokować Skaldę i zapewniało dostęp do wielkiego portu w Antwerpii. Brak głębokowodnego portu morskiego w południowej części Morza Północnego bardzo niekorzystnie wpływał na sytuację zaopatrzeniową armii generała Eisenhowera, dlatego tym razem opanowanie Walcheren miało znacznie większe znaczenie strategiczne niż w 1809 roku. Pod koniec miesiąca udało się zająć wyspę, choć dopiero po silnych bombardowaniach i ciężkich stratach wśród batalionów komandosów[90]. Mimo że niemiecki garnizon tworzyli głównie chorzy żołnierze i rekonwalescenci, bronił się kilka tygodni dłużej, niż przewidzieli stratedzy marszałka Montgomery’ego. Obecnie druga kampania na Walcheren, podobnie jak operacja Dragoon oraz powrót do Grecji i na Kretę, stanowi jedynie przypisek do historii II wojny światowej. Jednak atak na pozycje w ujściu Skaldy przypomina nam o tym, jak trudno przeprowadzić takie operacje, nawet gdy użyje się przytłaczająco przeważających sił, a do ostatecznego zwycięstwa jest już bardzo blisko.

Desant morski i znaczenie planowania

Podczas II wojny światowej pojawiły się i nasiliły konflikty zbrojne w tak wielu różnych wymiarach – od działań pancernych przez bombardowanie strategiczne po operacje specjalne – że byłoby głupotą twierdzić, iż w latach 1939–

1945 tylko operacje desantowe stanowiły podstawowy militarny przejaw toczącego się konfliktu. Niewątpliwie jednak zaliczały się do najbardziej skomplikowanych kampanii. W bitwach o konwoje atlantyckie chodziło zarówno o panowanie na morzu, jak i w powietrzu. Strategiczna ofensywa powietrzna przeciw Trzeciej Rzeszy była walką alianckich i niemieckich wojsk lotniczych. Hitlerowski blitzkrieg powstrzymano w walce na gołe pięści na lądzie, w której stopniowo rósł udział sił powietrznych. Jedynie operacje desantowe, czy to w Europie, czy na Pacyfiku, wymagały udziału sił lądowych, morskich i powietrznych oraz ich harmonijnej współpracy – lub odbywały się przy jej braku. Niektórzy historycy opisują kampanię normandzką jako „trifibijną[91]" (okropnie brzmiące słowo, ale dość adekwatne)[92]. Udane lądowanie na wybrzeżu wroga nie tylko stanowiło duże wyzwanie taktyczne i operacyjne, ale było także uzależnione od uzyskania wcześniej panowania na morzu i kontroli w powietrzu. Dobitnie przypomina to autorom kampanii z udziałem tylko jednej ze służb wojskowych w latach 1939–1945, jak wielowymiarowym konfliktem w istocie była II wojna światowa.

Z tego względu niemożliwe jest wskazanie jednego punktu przełomowego (jak wprowadzenie myśliwców eskorty dalekiego zasięgu na początku 1944 roku) czy też przypadkowych, uzupełniających się modernizacji systemów i uzbrojenia (jak wprowadzenie sprzętu do wykrywania i niszczenia U-Bootów w połowie 1943 roku), które pozwoliłyby wytłumaczyć, w jaki sposób alianci w końcu nauczyli się lądować na okupowanym przez wroga wybrzeżu. Za każdym razem okoliczności były inne. Na przykład element zaskoczenia był istotny w kampanii generała MacArthura opartej na taktyce „żabich skoków",

a dezinformacja i dywersja odegrały ważną rolę przed dniem D, natomiast na Saipanie, Guamie, Iwo Jimie i Okinawie okopane garnizony japońskie po prostu siedziały i czekały, aż nastąpi atak, i nie było możliwości wykonania manewrów. Bombardowanie plaż Normandii przez całe siedem dni, jak to miało miejsce na Okinawie, prawdopodobnie miałoby katastrofalny skutek, gdyż w chwili lądowania aliantów po drugiej stronie żywopłotów czekałoby na nich dwadzieścia lub więcej zaalarmowanych dywizji niemieckich. Poza tym skoordynowanie co do minuty działań na przyczółkach plażowych było niezwykle istotne w takich operacjach jak normandzka, ale mniej ważne na Sycylii, gdzie siły desantowe napotkały mały opór ze strony obrońców. Pojawiające się chmury i mgła oraz przejaśnienia zawsze mniej lub bardziej wpływały na wykorzystanie panowania w powietrzu. Niezwykle niski odpływ na atolu Tarawa doprowadził do zamieszania, z kolei nieprzywidziane fale zepchnęły oddziały na plaży Utah na bezpieczniejszy odcinek wybrzeża. Nie istniała idealna recepta na udany atak z morza niezależnie od tego, jak dobrze przygotowano się do desantu.

Być może najlepiej w tych rozważaniach podzielić różne aspekty operacji desantowych na te mające pierwszo- i drugorzędny wpływ na jej wynik. Zatem, choć ostrzał przez artylerię okrętową robił imponujące wrażenie i co najmniej dwukrotnie (w Anzio i na plaży Omaha) rzeczywiście pomógł odeprzeć kontratak na jeszcze słabe siły desantowe na plaży, to rzadko jednak pozbawiał zdeterminowanego wroga możliwości odpowiadania ogniem z bezpiecznych bunkrów.

Z kolei panowanie w powietrzu nad obszarami lądowania wojsk inwazyjnych i prowadzącymi do nich akwenami zawsze było kluczowe i w tym przypadku aliancka

przewaga od początku 1944 roku była coraz bardziej widoczna, przynajmniej na europejskim teatrze działań wojennych. Ponadto samoloty, których użyto do bliskiego wsparcia nad plażami (maraudery, typhoony, thunderbolty), były dobrze wyposażone w broń do likwidowania sił lądowych nieprzyjaciela podczas operacji przebijania się poza plaże, mających miejsce po lądowaniu.

Czy liczne udoskonalenia broni używanych podczas operacji desantowych – od „dziwadeł Hobarta" w Europie po użycie miotaczy płomieni i czołgów z buldożerami przez amerykańskich komandosów na Pacyfiku – stanowią dobre wyjaśnienie rosnących możliwości wdzierania się na wybrzeże zajęte przez wroga? Prawdopodobnie tak. Czy większe wykorzystanie mających duże doświadczenie bojowe oddziałów czołowych i sił specjalnych, takich jak komandosi i rangerzy, było pomocne? Oczywiście, a w niektórych przypadkach miało decydujące znaczenie (jak zdobycie mostu na rzece Orne, gdy silne rozproszenie żołnierzy amerykańskich 82. i 101. Dywizji Powietrznodesantowych zdezorientowało niemieckich obrońców). Niewątpliwie ogromnie istotna była masowa produkcja barek desantowych (LVT, DUKW[93] dla piechoty przewożących czołgi lub ciężarówki albo do odpalania pocisków rakietowych) i równie niezbędnych okrętów macierzystych potrzebnych do transportu barek przez ocean na docelowe pozycje u wybrzeża. Prawdę mówiąc, bez tych jednostek pływających trudno sobie wyobrazić, by w ogóle doszło do dużych operacji desantowych, takich jak opisane powyżej[94].

W 1944 roku w grę wchodziły też inne istotne aspekty operacji desantowych, które cztery lata wcześniej po prostu nie istniały. Użycie osobnych, stojących u wybrzeża okrętów kwatery głównej pozwoliło oddzielić piony dowodzenia

i kontroli od okrętów wojennych marynarki wojennej oraz od samych sił inwazyjnych, co znacznie zredukowało trudności w komunikacji i inne błędy. Kolejne przydatne zmiany to wyznaczenie jednego oficera odpowiedzialnego za utrzymanie porządku na plaży oraz wprowadzenie znacznie lepszej komunikacji bezprzewodowej z okrętem kwatery głównej po to, aby czołowe oddziały nakierowujące mogły wezwać wsparcie ogniowe. Bardzo potrzebne były też specjalistyczne oddziały do niszczenia podwodnych przeszkód oraz grupy rozminowujące plaże (tylko gdzie wyrzucić te wszystkie druty kolczaste?). Znacznie sprawniejsza logistyka bardzo dopomogła, choć nigdy nie udało się do końca wyeliminować przewidywalnych tarć wynikających z transportowania dużej liczby ludzi, broni i zaopatrzenia w środku bitwy.

Nad tym wszystkim jednak istniała i tym kierowała struktura organizacyjna (na czele z admirałem Ramsayem, a na Pacyfiku – z admirałem Chesterem Nimitzem) łącząca poszczególne siły zbrojne i wszystkich aliantów, która po wielu niepowodzeniach i rozczarowaniach wreszcie rozpracowała, *jak należy to robić*. Gdyby trzeba było wskazać jeden, najważniejszy element ewolucji alianckich działań desantowych, prawdopodobnie byłaby to właśnie ta nadrzędna, wręcz wyrafinowana struktura w zaawansowany sposób kierująca wszystkimi częściami operacji desantowej. *Koordynacja* to termin, który najlepiej podsumowuje jej działanie. Nad realizacją wieloaspektowego planu dużej i skomplikowanej inwazji bezwzględnie musiał czuwać jeden prowadzący – i nie mógł nim być Churchill, Roosevelt, Połączone Szefostwo Sztabów ani potężni dowódcy naczelni poszczególnych rodzajów broni. Do tego potrzebny był człowiek zupełnie innego rodzaju: organizator, planista i ktoś rozwiązujący problemy.

Pierwsi amerykańscy i brytyjscy stratedzy działający w cieniu porażki na półwyspie Gallipoli i w czasach dużych braków finansowych od początku rozumieli, że operacje desantowe narzucają specjalne wymagania. Pomysły, które przedwcześnie nakreślili Pete Ellis i inni stratedzy Korpusu Piechoty Morskiej w latach 20. XX wieku, a które nieco później w latach 30. XX wieku podchwycił British Inter-Service Training and Development Centre, stopniowo zostały rozwinięte przez Dowództwo Operacji Połączonych (Combined Operations Command) na czele z komandorem Mountbattenem i USMC Marine Expeditionary Forces. Po trudnych doświadczeniach na Madagaskarze, na Guadalcanalu, w Dieppe i na Wyspach Gilberta powstał produkt końcowy, którego apoteozą były dwie inwazje w czerwcu roku 1944 – w Normandii i na Marianach. Jak odnotowali Jeter A. Isley i Philip A. Crowl w klasycznym dziele *The U.S. Marines and Amphibious War: Its Theory and Its Practice in the Pacific* (*Amerykańska piechota morska i wojna desantowa: teoria i praktyka na Pacyfiku*) z 1951 roku, dokładne analizy tych pierwszych, trudnych operacji „pokazują, że główne niedociągnięcia nie tkwiły w doktrynie, a w sposobach realizacji tej doktryny w praktyce”[95].

Dla kogoś, kto zrozumiał podstawowe zasady operacyjne, było to proste. Operacje desantowe były specjalnym rodzajem walki wymagającym wielu swoistych składników: nowych struktur dowodzenia ponad poszczególnymi rodzajami broni, nowatorskiego i często bardzo dziwnie wyglądającego uzbrojenia, ogromnie złożonej logistyki, niezwykle wysokiego poziomu wyszkolenia bojowego, bardzo zaawansowanego wsparcia powietrznego z niskiego pułapu oraz mądrego sposobu kierowania masami żołnierzy i pojazdów w drodze na wąskie przyczółki plażowe oraz

podczas wychodzenia z tych przyczółków. Dopiero zorganizowanie tego wszystkiego we właściwy sposób dawało szanse na zwycięstwo. Natomiast za zaniedbanie któregokolwiek z tych istotnych elementów najprawdopodobniej przyszłoby aliantom ciężko zapłacić. Pewne znaczenie odegrał też szczęśliwy przypadek.

Gdyby ktoś uczynił tych pierwszych wizjonerów i strategów świadkami pierwszego lub pierwszych dwóch dni inwazji w czerwcu 1944 roku, z pewnością zdumiałby ich ogrom i zawiłość tego, co rozgrywałoby się przed ich oczyma. Nie ma jednak zbyt wielu elementów, których nie uwzględniły ich koncepcje, o których by nie pomyśleli na wiele lat przed tym, zanim pojawiły sie jakiekolwiek szanse na ich realizację. Podobnie jak inni stratedzy, którzy zaprzęgli swoje wielkie umysły do rozwiązywania problemów stawianych przez współczesną wojnę, tak i oni byli wizjonerami wyprzedzającymi swój czas.

Przypisy

[1] *Dzieła dramatyczne Williama Shakespeare'a (Szekspira) w dwunastu tomach, t. 2, Król Henryk V, Król Henryk VI*, tłum. Leon Ulrich, oprac. Józef Ignacy Kraszewski, Kraków–Warszawa 1895.

[2] Patrz Fissel, M. C., Trim, D. J. B. (eds.), *Amphibious Warfare 1000–1700*. Dosyć dobry jest też artykuł w Wikipedii o desancie morskim (http://en.wikipedia.org/wiki/Amphibious_warfare). Imponujące dzieło D. Abulafii *The Great Sea* wspaniale opisuje kampanie na Morzu Śródziemnym.

[3] Chodzi o operację Archery na wyspie Vågsøy i operację Biting w Bruneval (przyp. tłum.).

[4] Relacje z tych rajdów prezentuje B. E. Fergusson w klasycznej książce *The Watery Maze*. Niektóre rozdziały

poświęcił też samym inwazjom. Jednak Fergusson jest tak zafascynowany wszelkimi akcjami przeciw wrogom, że nie wprowadził operacyjnego rozróżnienia.

[5] Operacja Frankton (przyp. tłum.).

[6] *Ibid*., s. 47.

[7] Operacja Ambassador (przyp. tłum.).

[8] Wstępem do tej tematyki jest poświęcona XVI wiekowi część strony http://en.wikipedia.org/wiki/Amphibious_warfare. Osobom zainteresowanym szczegółami polecam zapoznanie się z przebiegiem lądowania na wyspie Terceira.

[9] Patrz Liddell Hart, B. H., *The British Way in Warfare*, zwłaszcza rozdział 1. Bardziej współczesne podejście prezentuje M. E. Howard w *The Continental Commitment*.

[10] Klęskę w bitwie o Tangę opisuje B. E. Fergusson w *The Watery Maze* na s. 24–29.

[11] Millett, A. i Murray, W. (eds.), *Military Effectiveness*, zwłaszcza wstęp i wnioski w tomie I.

[12] Trudno zdecydować, w którym momencie zacząć (albo przestać) odwoływać się do bitwy o Gallipoli. Relację z wojskowego punktu widzenia przedstawił A. Moorhead w *Gallipoli*, a aspekt polityczny bitwy omówił R. R. James w swojej książce *Gallipoli*. Niedawno świetną analizę wydarzeń zaprezentował L. A. Carlyon w kolejnej książce pt. *Gallipoli*. Jeśli ktoś nie ma dostępu do dobrej biblioteki, może zacząć lekturę od artykułu Wikipedii „Gallipoli Campaign” (http://en.wikipedia.org/wiki/Gallipoli_Campaign), z przydatnym spojrzeniem z punktu widzenia ANZAC.

[13] Ośrodek szkolenia i rozwoju działający na pograniczu różnych sił zbrojnych (przyp. tłum.).

[14] Patrz Barnett, C., *Engage the Enemy More Closely*, s. 540–543; Fergusson, B. E., *The Watery Maze*, s. 36–43;

oraz ważne pamiętniki pierwszego dyrektora ISTCD: Maund, L. E. H., *Assault from the Sea*.

[15] Roskill, S. W., *The War at Sea, 1939–1945*, tom 1; Barnett, C., *Engage the Enemy More Closely*, rozdziały 3–13.

[16] Dwaj wielcy historycy Royal Navy w XX wieku, A. Marder i S. W. Roskill, w wielu kwestiach się ze sobą nie zgadzają. Jednak co do wtrącania się Churchilla w kampanię norweską i jej niskiej skuteczności pozostają zadziwiająco zgodni. Patrz Marder, A. J., „Winston Is Back!", *English Historical Review*, supp. 5 (1972); Roskill, S. W., *Churchill and the Admirals*, rozdział 8 i posłowie, s. 283–299.

[17] Był to początek operacji Merkury (przyp. tłum.).

[18] Nazwy okrętów oznaczają odpowiednio z ang.: książę Walii i odeprzeć, odepchnąć, odmowa (przyp. tłum.).

[19] Liddell Hart, B. H., *History of the Second World War*, s. 226. O kampanii kreteńskiej piszą C. Barnett *Engage the Enemy More Closely* w rozdziałach 11 i 12, a także C. MacDonald w *Kreta 1941*, zwłaszcza w naprawdę przerażającym rozdziale 10 „Trudne chwile Royal Navy".

[20] Murray, W. i Millett, A. R., *A War to Be Won*, s. 106. Dane statystyczne dotyczące lotnictwa w kampanii norweskiej przedstawia B. H. Liddell Hart w *History of the Second World War* na s. 59, a dane na temat HMS „Prince of Wales" i HMS „Repulse" – na s. 226.

[21] Z ang. nieposkromiony, nieugięty, nieustraszony (przyp. tłum.).

[22] Z ang. groźba, niebezpieczeństwo (przyp. tłum.).

[23] Nazwy okrętów pochodzą: „Devonshire" – od nazwy hrabstwa w Anglii; „Barham" – od Charlesa Middletona, pierwszego barona Barham (przyp. tłum.).

[24] Z ang. postanowienie, decyzja, stanowczość (przyp. tłum.).
[25] Z ang. królewska barka (przyp. tłum.).
[26] Miażdżącą opinię przedstawia C. Barnett w *Engage the Enemy More Closely* na s. 203–206, a B. E. Fergusson otwiera oczy czytelnikowi w *The Watery Maze* na s. 59–69. O szczegółową analizę operacji pokusił się A. J. Marder w *Operation „Menace”*.
[27] Z ang. pancernik (przyp. tłum.).
[28] Fergusson, B. E., *The Watery Maze*, s. 166; Barnett, C., *Engage the Enemy More Closely*, s. 864 – –868.
[29] O tym, jak szybko uczyło się Dowództwo Operacji Połączonych, pisze C. Barnett w *Engage the Enemy More Closely* na s. 545–546, a także P. Ziegler w *Mountbatten: A Biography* w rozdziałach 11–15.
[30] Operacja zaczęła się tego samego dnia co bitwa na Morzu Koralowym. Był to aliancki powrót na dwa oceany.
[31] Literatura na temat Dieppe jest pewnego rodzaju polem minowym. B. E. Fergusson w *The Watery Maze* na s. 175–185 nie wyraża skruchy z powodu doświadczalnego charakteru rajdu. Dla kontrastu T. Robertson w *Dieppe: The Shame and Glory* oraz Denis i Shelagh Whitakerowie na s. 293–304 *Dieppe: Tragedy to Triumph* wypowiadają się o nim bardzo krytycznie, ale ostatecznie doceniają korzyści, jakie ta operacja przyniosła, co przełożyło się na późniejszy sukces w dniu D.
[32] Z ang. przewodnik odnajdujący drogę trudnym lub nieznanym kursem; dawniej książka z opisem szlaków morskich albo kawalerzysta (przyp. tłum.).
[33] Z ang. jubileusz (przyp. tłum.).
[34] Fergusson, B. E., *The Watery Maze*, s. 185; Churchill posługiwał się bardziej dyplomatycznym językiem – „Ich

poświęcenie nie poszło na marne” – gdy pisał swoje dzieło historyczne. Jednak z rozjaśniającej wiele kwestii pracy D. Reynoldsa *In Command of History* (s. 345–348) wynika, że Churchill, Ismay, Mountbatten i inni członkowie brytyjskiego najwyższego dowództwa mieli po wojnie trudności z wyjaśnieniem tej klęski.

[35] Z ang. pochodnia, żagiew (przyp. tłum.).

[36] Nie ma lepszej książki o brytyjsko-amerykańskiej współpracy, zwłaszcza w okresie od 1942 do 1944 roku, niż klasyczne dzieło H. Feisa *Churchill, Roosevelt, Stalin*, szczególnie s. 37–324. Bardziej militarny aspekt poruszają M. Matloff i E. M. Snell w *Strategic Planning for Coalition War, 1943–1944* oraz M. E. Howard w tomie IV (VIII 1942–IX 1943) wspaniałej *Grand Strategy*.

[37] Przez całą II wojnę światową Glasgow nad rzeką Clyde i Liverpool nad rzeką Mersey odgrywały ważną rolę strategiczną jako porty docelowe transportowanych przez ocean zapasów i milionów amerykańskich żołnierzy oraz jako punkty startowe licznych szlaków morskich z Wielkiej Brytanii w szeroki świat. Leżały daleko od baz niemieckich bombowców we Francji, miały rozbudowaną infrastrukturę portową (miejsca postoju dla statków, doki, suche doki, magazyny, stocznie, połączenia z gęstą siecią kolejową) i zapewniały łatwy dostęp do Atlantyku.

[38] Barnett, C., *Engage the Enemy More Closely*, s. 554.

[39] *Ibid*., s. 563. Cały ten chaos doskonale opisał R. Atkinson w *Afryka Północna, 1942–1943*.

[40] Od nazwy miasta położonego na zachodnim wybrzeżu Szkocji (przyp. tłum.).

[41] Od nazwy rejonu wydobycia złota na Nowej Gwinei (przyp. tłum.).

[42] Patrz rozważna *The Mediterranean Strategy in the Second World War* M. E. Howarda, a także tom 4 jego

oficjalnej historii *Grand Strategy*. Bezlitosna krytyka śródziemnomorskiej strategii „niebieskiej wody” przez C. Barnetta w *Engage the Enemy More Closely* w rozdziałach 17–18 i 20–22 wydaje mi się mniej zrównoważona. S. E. Morison przedstawia rzecz z perspektywy amerykańskiej w *Strategy and Compromise*, a także w tomie 9 swojej *History of United States Naval Operations in World War II*.

[43] Nazwy operacji oznaczają odpowiednio z ang.: krzepki; lawina; gont albo ostry żwir (przyp. tłum.).

[44] Patrz doskonały: Morison, S. E., *History of United States Naval Operations in World War II*, tom 9; zwięzły: Liddell Hart, B. H., *History of the Second World War*, rozdziały 27 i 30; epicki na zasadniczym poziomie: Atkinson, R., *The Day of Battle*.

[45] Choć początkowa liczebność oddziałów alianckich lądujących na Sycylii przewyższała siłę tych lądujących 6 czerwca 1944 roku na plażach Normandii, za biorącymi udział w operacji Overlord podążyły kolejne miliony żołnierzy.

[46] Liddell Hart, B. H., *History of the Second World War*, s. 445; Barnett, C., *Engage the Enemy More Closely*, s. 627–650.

[47] Z ang. krotochwila (przyp. tłum.).

[48] Pochodzenie tej nazwy jest niejasne. Przypuszczalnie pochodzi od określenia *war’s spite*, oznaczającego pogardę wobec wroga. *Warspite* to także potoczna nazwa dzięcioła zielonego umieszczanego w herbie okrętu, co miało oznaczać, że okręt wybije dziury w kadłubie wrogiej jednostki (przyp. tłum.).

[49] Liddell Hart, B. H., *History of the Second World War*, s. 460–465; Morison, S. E., *History of United States Naval*

Operations in World War II, tom 9, część III; Atkinson, R., *The Day of Battle*, część II.

[50] Liddell Hart, B. H., *History of the Second World War*, s. 526–32; Atkinson, R., *The Day of Battle*, część III; Morison, S. E., *History of United States Naval Operations in World War II*, tom 9, część IV.

[51] Generał Eberhard von Mackensen był szefem sztabu jednej z armii niemieckich wkraczających do Polski w 1939 roku i innej, dokonującej inwazji na Francję w 1940 roku. W kolejnym roku walczył z Grupą Armii „Południe" na froncie wschodnim. W 1943 dowodził 1. Armią Pancerną w krytycznej bitwie o Charków. Następnie został awansowany na dowódcę niemieckiej 14. Armii we Włoszech. Przypuszczalnie zatem miał większe doświadczenie bojowe niż *wszyscy* alianccy dowódcy dywizji w Anzio razem wzięci.

[52] Warto także zwrócić uwagę na tytuły głównych części *History of the Second World War* Liddella Harta: część V „The Turn"(„Punkt zwrotny"), część VI „The Ebb" („Upadek"), część VII „Full Ebb" („Całkowity upadek") i część VIII „Finale" („Finał").

[53] Tekst można znaleźć na s. 252 jego biografii *Eisenhower at War 1943–1945* napisanej przez jego wnuka, Davida Eisenhowera.

[54] Albo z klasycznego eseju Isaiaha Berlina *Jeż i lis*. [Archiloch napisał „Lis wie wiele rzeczy, a jeż jedną niemałą". Berlin przeciwstawia jeże, które „sprowadzają wszystko do jednej centralnej wizji", lisom, które „zmierzają do rozlicznych celów, często nie związanych, nawet sprzecznych ze sobą, a jeśli w ogóle jakoś pokrewnych, to tylko jakby *de facto*"(*Jeż i lis. Esej o pojmowaniu historii u Tołstoja*, Warszawa: Wydawnictwo

Pavo, 1993), a zatem przeciwstawia sobie podejścia specjalistów i osób wszechstronnych (przyp. tłum.)].

[55] Powstały tysiące książek o dniu D i kampanii normandzkiej, w tym wspaniałe dzieła prezentujące oficjalną historię (brytyjską, kanadyjską i amerykańską) sił powietrznych, armii, marynarek wojennych i wywiadów. Za najlepsze prace jednotomowe uważam *Overlord* M. Hastingsa, *D-Day, 6 czerwca 1944* S. Ambrose'a i *Najdłuższy dzień* C. Ryana. Bardzo dobre mapy i ilustracje zawiera tom 5 (s. 1793–1932) *Purnell's History of the Second World War*.

[56] Obszar desantu na wybrzeżu Normandii (plaże od Omaha, Gold, Juno i Sword) początkowo podzielono na sektory oznaczone kolejnymi literami alfabetu od A do R i zgodnie z ówczesnym brytyjskim alfabetem fonetycznym (system literowania wyrazów) nazywane od Able do Roger. Później dodano kolejne sektory plaży Utah, nazywając je dalszymi literami alfabetu (od T do W). Niektóre sektory dzieliły się na odcinki Red (Czerwony), White (Biały) i Green (Zielony). Nazwy amerykańskich plaż desantowych, Utah i Omaha, pochodzą od plemion północnoamerykańskich Indian. Kryptonimy plaż brytyjsko-kanadyjskich, Gold, Jelly i Sword, pochodziły od nazw morskich stworzeń: goldfish (złota rybka), jellyfish (meduza) i swordfish (miecznik). Uznano jednak, że nazwa Jelly (galaretka) nie przystoi miejscu, gdzie będą ginąć żołnierze, i zachowując pierwszą literę nazwy, zmieniono kryptonim na Juno od imienia rzymskiej bogini, żony Jowisza (przyp. tłum.).

[57] Na przykład alianckie oddziały wojskowe były skoszarowane w 1108 obozach rozrzuconych po całej Anglii i Walii. Należało przewidzieć, w jaki sposób

sprowadzić je w odpowiedniej kolejności do portów na południu, z których miała wyruszyć flota inwazyjna.

[58] Doskonałe podsumowanie planów i organizacji zawierają rozdziały 24 i 25 *Engage the Enemy More Closely* C. Barnetta oraz *Purnell's History of the Second World War*, tom 5, s. 1794–1795 i 1870–1875.

[59] Cieśniny oddzielające Wielką Brytanią od kontynentu europejskiego i od Irlandii (przyp. tłum.).

[60] Wikipedia: „Bertram Ramsay", http://en.wikipedia.org/wiki/Bertram_Ramsay.

[61] Overy, R., *Why the Allies Won*, s. 183.

[62] Gross, C. i Postlethwaite, M., *War in the Air*, s. 78.

[63] Od stanu Nevada (przyp. tłum.).

[64] Od admirała brytyjskiej marynarki George'a Brydgesa Rodneya, pierwszego barona Rodney (przyp. tłum.).

[65] Z ang. *fortitude* – hart ducha (przyp. tłum.).

[66] Paski metalizowanego papieru, które zrzucano pęczkami z samolotów, aby zakłócały działanie niemieckich stacji radiolokacyjnych, przez co nie mogły namierzyć samolotów i dało się bezpiecznie przelecieć przez takie „okno" (przyp. tłum.).

[67] Bardzo ważną pracą na ten temat jest *D-Day Deception* M. K. Barbier, a świetnie ją uzupełnia *Deception in World War II* C. Cruikshanka, ilustrowana znakomitymi, czasami zabawnymi fotografiami. Jeśli jednak ktoś chce na poważnie przestudiować kwestię dywersji i dezinformacji, powinien również zapoznać się z ostrożniejszymi opiniami C. Bickella w artykule „Operation Fortitude South: An Analysis of Its Influence upon German Dispositions and Conduct of Operations in 1944" w numerze 1 tomu 18 *War and Society*. Artykuł zawiera doskonałą bibliografię, choć oczywiście nie obejmującą książki Barbier ani innych późniejszych prac.

[68] Hinsley, F. H. et al., *British Intelligence in the Second World War*, tom 3, część 2 (1988), sekcja 13 *Overlord* doskonale opisuje aspekty dezinformacyjny i wywiadowczy operacji normandzkiej. Warto również zajrzeć do dwóch innych cenionych prac: *Hitler's Spies* D. Kahna i *Strategic Deception* M. E. Howarda będącej tomem V *British Intelligence in the Second World War*.

[69] O atakach ruchu oporu piszą F. H. Hinsley i inni w *British Intelligence in the Second World War*, w tomie 3, w części 2, na s. 107, 127 i 153. Ciekawe detale kooperacji SOE z Francuzami zawiera *SOE: An Outline History of the Special Operations Executive, 1940–1945* M. R. D. Foota, zwłaszcza na s. 222–229.

[70] Overy, R., *Why the Allies Won*, s. 195. Jak zwykle, jest to wspaniałe, zwięzłe podsumowanie.

[71] Z ang. morwa (przyp. tłum.)

[72] Lepiej niż w jakichkolwiek źródłach pisanych zostało to pokazane we wspaniałej scenie ekranizacji z 1962 roku książki C. Ryana *Najdłuższy dzień* (z Curdem Jürgensem w roli generała Blumentritta).

[73] Niezrównanej analizy (ze wspaniałymi mapami i tabelami) dokonał S. W. Roskill w *The War at Sea 1939–1945*, w tomie 3, części 2, na s. 5–74. Nieco inne spojrzenie prezentują C. Barnett w rozdziałach 24 i 25 *Engage the Enemy More Closely* oraz S. E. Ambrose w rozdziałach 5–9 *D-Day, 6 czerwca 1944*.

[74] Od nazwy potwora morskiego z mitologii greckiej (przyp. tłum.).

[75] C. Bekker zamieścił w *The German Navy 1939–1945* na s. 179 znakomite zdjęcie czterech beaufighterów nadlatujących ze wszystkich stron, aby zaatakować niemieckie trałowce i niszczyciele w porcie nad kanałem La Manche w czerwcu 1944 roku.

[76] Powstrzymanie i pokonanie U-Bootów, a także straty aliantów szczegółowo opisał S. W. Roskill w części 2 tomu 3 *The War at Sea 1939–1945* na s. 53–59.

[77] Reprymendę, jakiej premier udzielił Gabinetowi Wojennemu w październiku 1940 roku za niekorzystanie z talentów Hobarta, powinni zapamiętać wszyscy dowódcy naczelni i dyrektorzy generalni: „Nie robią na mnie wcale wrażenia uprzedzenia pewnych kręgów względem niego. Z takimi uprzedzeniami często spotykają się ludzie o silnej osobowości i niebanalnym podejściu. [...] Toczymy teraz wojnę, walczymy o życie i nie możemy sobie pozwolić, aby ograniczać nominacje w armii do oficerów, którzy w swojej karierze nie wzbudzili żadnych nieprzychylnych komentarzy”.

[78] *Hobart’s funnies* bywa też tłumaczone jako „zabawki Hobarta”, a pojazdy te nazywano również „zwierzakami Hobarta” ze względu na nazwy Sherman Crab, Churchill Crocodile i Centaur Bulldozer (przyp. tłum.).

[79] Karierze Hobarta poświęcono wiele prac, w tym biografię *Armored Crusader* K. Mackseya oraz interesujący artykuł „They Called Him ‚Hobo’: The Little-Known Story of Percy Hobart” T. J. Constable’a w *Journal of Historical Review*, vol. 18, no. 1, dostępny także na stronie ihr.org/jhr/v18/v18n1p-2_Constable.html. Warto też zapoznać się z ilustracjami tych dziwnych urządzeń w tomie V *Purnell’s History of the Second World War* na s. 1834–1835 i 1919. Polecenie Churchilla, aby ponownie zatrudnić Hobarta, cytuje Constable w elektronicznej wersji tej niezwykłej historii.

[80] Z ang. *Duplex Drive* – podwójny napęd (przyp. tłum.).

[81] Torpeda Bangalore, inaczej bangalora, to długa rura (lub zestaw rur) z umieszczonym na końcu ładunkiem

wybuchowym, używana do niszczenia zasieków, zwłaszcza z drutu kolczastego (przyp. tłum.).

[82] Ambrose, S. E., *D-Day, 6 czerwca 1944*, s. 521. To charakterystycznie wspaniałomyślne świadectwo tego, co działo się na plażach innych niż Omaha i Utah.

[83] Od imienia greckiego herosa Ajaksa, uczestnika wojny trojańskiej (przyp. tłum.).

[84] *Ibid*., s. 306. Ambrose poświęcił dziewięć rozdziałów wydarzeniom na plaży Omaha. Patrz także: Hastings, M., *Overlord*, s. 105–121, oraz Murray, W. i Millett, A. R., *A War to Be Won*, s. 417–423. Murray i Millett bardzo krytycznie oceniają generała Bradleya, amerykańską marynarkę wojenną i całą operację na plaży Omaha. Jestem też bardzo wdzięczny profesor Tami Biddle, dzięki której lepiej zrozumiałem cały zestaw trudności, jakie napotkali planiści i dowódcy na plaży Omaha.

[85] Ambrose, S. E., *D-Day, 6 czerwca 1944*, s. 545; S. W. Roskill w części 2 tomu 3 *The War at Sea 1939–1945* na s. 53 podaje, co nietypowe, że wylądowało dokładnie 132 715 żołnierzy. Nie jest jasne, kiedy te zestawienia zostały zrobione – o zmierzchu, w środku nocy czy o świcie następnego dnia – ani czy uwzględniono w nich jednostki powietrznodesantowe. Nie ma to większego znaczenia.

[86] Z ang. agrest (przyp. tłum.).

[87] Eisenhower, D., *Eisenhower at War 1943–1945*, s. 425–426.

[88] Z ang. kowadło (przyp. tłum.).

[89] Z ang. zmusić kogoś do zrobienia czegoś (przyp. tłum.).

[90] Barnett, C., *Engage the Enemy More Closely*, s. 843–851; i mniej cierpko: Roskill, S. W., *The War at Sea 1939–1945*, tom II, część 2, s. 142–153.

[91] Z połączenia przedrostka *tri-* (trój-) i słowa *amphibious* (amfibijny, ziemnowodny) używanego do opisu ataku z morza na ląd, czyli desantu morskiego (przyp. tłum.).

[92] *Purnell's History of the Second World War*, tom 5, s. 1793.

[93] Sześciokołowy pojazd amfibijny, którego nazwa powstała z połączenia skrótów literowych używanych wówczas w General Motors Corporation. D oznaczało, że został zaprojektowany w 1942 roku, U – że był amfibijny, K – że miał napęd na przednie koła, a W – że był sześciokołowy, z dwiema osiami napędowymi (przyp. tłum.).

[94] Zachodzi tu dość ładna angielsko-amerykańska synergia. Jak zauważyli J. A. Isley i P. A. Crowl w *The U.S. Marines and Amphibious War* na s. 583–584, większe okręty desantowe i barki desantowe piechoty zaprojektowali Brytyjczycy, a LVT i DUKW – Amerykanie. Doskonale się nawzajem uzupełniały.

[95] *Ibid*., s. 581–582. Rozdział 12 „Amphibious Progress, 1941–1945" tej książki zawiera ciekawe refleksje z odniesieniami do operacji desantowych w Europie.

ROZDZIAŁ 5

Jak pokonać „tyranię odległości”

> Plan japońskiej ofensywy, i sama akcja, wykorzystywał strategiczną przewagę, jaką dawało Japonii jej położenie geograficzne. […] Wynikiem ich szybkich podbojów było to, że pokryli Japonię szeregiem koncentrycznych pierścieni obrony, które stanowiły groźne przeszkody dla zachodnich aliantów próbujących podjąć jakiekolwiek działania przeciw Japonii.
>
> B. H. Liddell Hart, *History of the Second World War*

> Zamiarem [admirała] Kogi było wydać bitwę w dowolnym miejscu nowej linii obrony. Bez inicjatywy i jakiejkolwiek kontroli nad terminem operacji, [jego plan] był równie dobry jak każdy inny, ale jego najbardziej oczywistą wadą […] było to, że amerykańskie lotniskowce mogły podejść do dowolnego odcinka tej linii i zająć go, zanim by się udało udzielić mu skutecznego wsparcia.
>
> H. P. Willmott, *The Great Crusade*

Wspaniałe ofensywy japońskie w latach 1941–1942, podobnie jak inne wielkie kampanie militarnych podbojów w czasach nowożytnych – a przede wszystkim te, którymi dowodzili Hitler i Napoleon – stosunkowo szybko padały ofiarą tego, co pewien historyk nazwał „tyranią odległości”. Ich autorom nie udało się bowiem dostrzec naturalnych ograniczeń narzucanych ludzkim wysiłkom przez geografię[1]. Naczelne dowództwo japońskie przeszarżowało. Wiosną 1942 roku trudno byłoby przekonać przerażonych mieszkańców Darwin i Brisbane (lub równie nerwowych cywilów w San Francisco czy Bombaju) o słuszności tego geopolitycznego faktu, ponieważ wówczas to, co początkowo było stopniowym rzucaniem wyzwania hegemonii brytyjsko-amerykańskiej w Azji Wschodniej i na Pacyfiku w latach 30. XX wieku,

w końcu zmieniło się w gwałtowną, pochłaniającą wszystko wściekłą agresję, która coraz bardziej zbliżała się do ich wybrzeży.

Mimo wszystko ten geopolityczny fakt był prawdziwy. Japonia, która nigdy wcześniej nie przegrała żadnej wojny, posunęła się za daleko. Jednak, jak zostanie pokazane w tym rozdziale, nie była to po prostu kwestia naturalnych właściwości zjawisk, jak narastanie i opadanie fali. Wręcz przeciwnie, rozległe imperium japońskie zostało doprowadzone do upadku za pomocą środków zewnętrznych, głównie przez imponujące skorzystanie przez Amerykanów z ich zasobów materialnych i ludzkich oraz systemów uzbrojenia. Ci dwaj przeciwnicy nie stanęli do walki na ściśle wyznaczonym obszarze, jak bokserzy na ringu, lecz zmagali się na rozległej geograficznie arenie, a wykorzystanie w tym starciu odległości, czasu i sprzyjających okoliczności przez przywódców i strategów każdej ze stron było równie ważne jak morale walczących wojsk i jakość broni. Bezcennym dodatkiem mogło być wsparcie strony, która najlepiej rozumiała specyfikę geopolityki gigantycznej sfery pacyficznej i najlepiej była na nią przygotowana. W tej sytuacji zorientowani na morze Amerykanie mieli wyraźną przewagę nad japońskimi dowódcami wojskowymi nastawionymi na kampanie lądowe w Chinach.

Nie było jednak wielkim zaskoczeniem, że cesarska Japonia szukała możliwości ekspansji za granicą, gdy po restauracji Meiji w 1868 roku pęd do modernizacji, lecz nie liberalizacji, zastąpił trwający wieki, sam sobie narzucony izolacjonizm. Pod tym względem Japonia po prostu naśladowała odnoszące sukcesy mocarstwa kolonialne, zwłaszcza zachodnie[2]. Dynamiczny zwrot ku industrializacji i wspierany przez eksport rozwój znacznie

zwiększyły potencjał produkcyjny kraju i zapewniły bazę, dzięki której Japonia jako jedyna wśród państw Azji i Afryki miała w latach 20. XX wieku nowoczesną armię, marynarkę wojenną i lotnictwo – a *de facto* jedne z najlepszych na świecie. Wszystko to doprowadziło do istotnego i rosnącego uzależnienia od zagranicznych produktów spożywczych i surowców, co zachęciło japońskich nacjonalistów do postulowania konieczności zdobycia bezpiecznych źródeł zaopatrzenia, jakie miały imperium brytyjskie, Stany Zjednoczone i Związek Radziecki.

Prawdziwą miarą porównawczą dla Japonii – a prawdę mówiąc, jedynym punktem odniesienia – była Wielka Brytania, czyli inne politycznie spójne państwo wyspiarskie, które przekroczyło granice swojego wybrzeża, aby stać się znacznie większym imperium, oraz naród, który zorganizował swoją armię i marynarkę wojenną tak, aby kontrolować odległe źródła zaopatrzenia dla ojczystej wyspy. Ponieważ zapewnienie sobie dostaw cyny, kauczuku, rudy żelaza, miedzi, drewna i (przede wszystkim) ropy naftowej było koniecznością, jedyną kwestią dla Tokio pozostało, czy te zasoby może zdobyć za przyzwoleniem ustabilizowanych potęg czy wbrew ich woli, co oczywiście zwiększało ryzyko wybuchu wojny. Debata w kręgach japońskich elit politycznych i wojskowych dotyczyła zatem nie tego, czy ich kraj powinien zostać kolejnym światowym graczem w jednym rzędzie z Wielką Brytanią i Niemcami, ale tego, jak i kiedy osiągnąć ten naturalny cel. Wieloletni członek japońskiego establishmentu, taki jak Yamagata Aritomo, patrząc w 1920 roku na pięć minionych dekad, czasami zapewne się zastanawiał, jak międzynarodowa pozycja Japonii zmieniła się od czasów jego młodości. Nie tylko dziwił się transformacji średniowiecznych miast, takich jak Jokohama, które zaczęły bardziej przypominać

Southampton i Baltimore, ale zdumiewał go też cały wachlarz zagranicznych zdobyczy narodu, który na ponad trzy stulecia praktycznie odciął się od reszty świata. Jednak ani on, ani nikt inny u władzy nie kwestionował prawa Japonii do ekspansji[3].

Zaszła nieprawdopodobna transformacja. Wojna z Chinami w latach 1894–1895 nie dość, że doprowadziła do zlikwidowania dezorganizacji w armii zgrzybiałego imperium, to jeszcze Japonia zyskała mający duże znaczenie strategiczne Tajwan. W latach 1904–1905 Japonia zaszokowała świat, gdy pokonała carską Rosją na morzu (w pobliżu wyspy Cuszima) i na lądzie (Port Arthur i Mukden) i dzięki temu zdobyła południową Mandżurię oraz Półwysep Koreański. Najgłośniejsza bitwa tej wojny, bitwa pod Cuszimą w maju 1905 roku, zakończyła się miażdżącym zwycięstwem japońskiej marynarki wojennej nad rosyjską. Dokonania admirała Togo miały stać się inspiracją dla tej wojskowej służby w następnych dekadach. Dziewięć lat później Tokio, w dość liberalnym sensie powołując się na warunki swojego sojuszu z Wielką Brytanią, wykorzystało wybuch I wojny światowej w Europie, aby przejąć wschodnie zamorskie terytoria Niemiec, to znaczy koncesje kolonialne w północnych Chinach przyznane Rzeszy Niemieckiej na mocy traktatu – prowincję Szantung i port Qingdao, a także archipelagi na środkowym Pacyfiku: Karoliny, Wyspy Marshalla i Mariany (wówczas zapomniane wysepki, ale 30 lat później absolutnie kluczowe podczas wojny na Pacyfiku)[4].
W tamtym czasie sytuacja geopolityczna Japonii była bardzo silna. Gdy wielkie mocarstwa europejskie uwikłały się w wojnę, a Stany Zjednoczone Woodrowa Wilsona bardzo się starały stać na uboczu, Tokio miało wolną rękę w całym regionie.

Yamagata Aritomo i inni członkowie szlachty nie różnili się zbytnio temperamentem od arystokratów brytyjskich czy Prusaków po 1871 roku: wiedzieli, kiedy się zatrzymać, kiedy okazać umiar i kiedy, w przypadku Japonii, pójść na kompromis z mocarstwami znacznie potężniejszymi militarnie i gospodarczo. W 1915 roku japońskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych wystosowało niesławne „21 żądań" wobec Chin (które praktycznie doprowadziłyby do japońskiej zwierzchności), ale zostały dość szybko odrzucone po energicznych protestach amerykańskiej dyplomacji. Znacznie ważniejsze dla Japonii było uzyskanie międzynarodowej akceptacji przejęcia kolonii niemieckich, co oficjalnie zostało potwierdzone traktatem wersalskim. Duże znaczenie prestiżowe dla narodu azjatyckiego miało też zajęcie poczesnego miejsca wśród mocarstw „wielkiej piątki" w negocjacjach paryskich oraz uzyskanie nobilitującego członkostwa w Lidze Narodów.

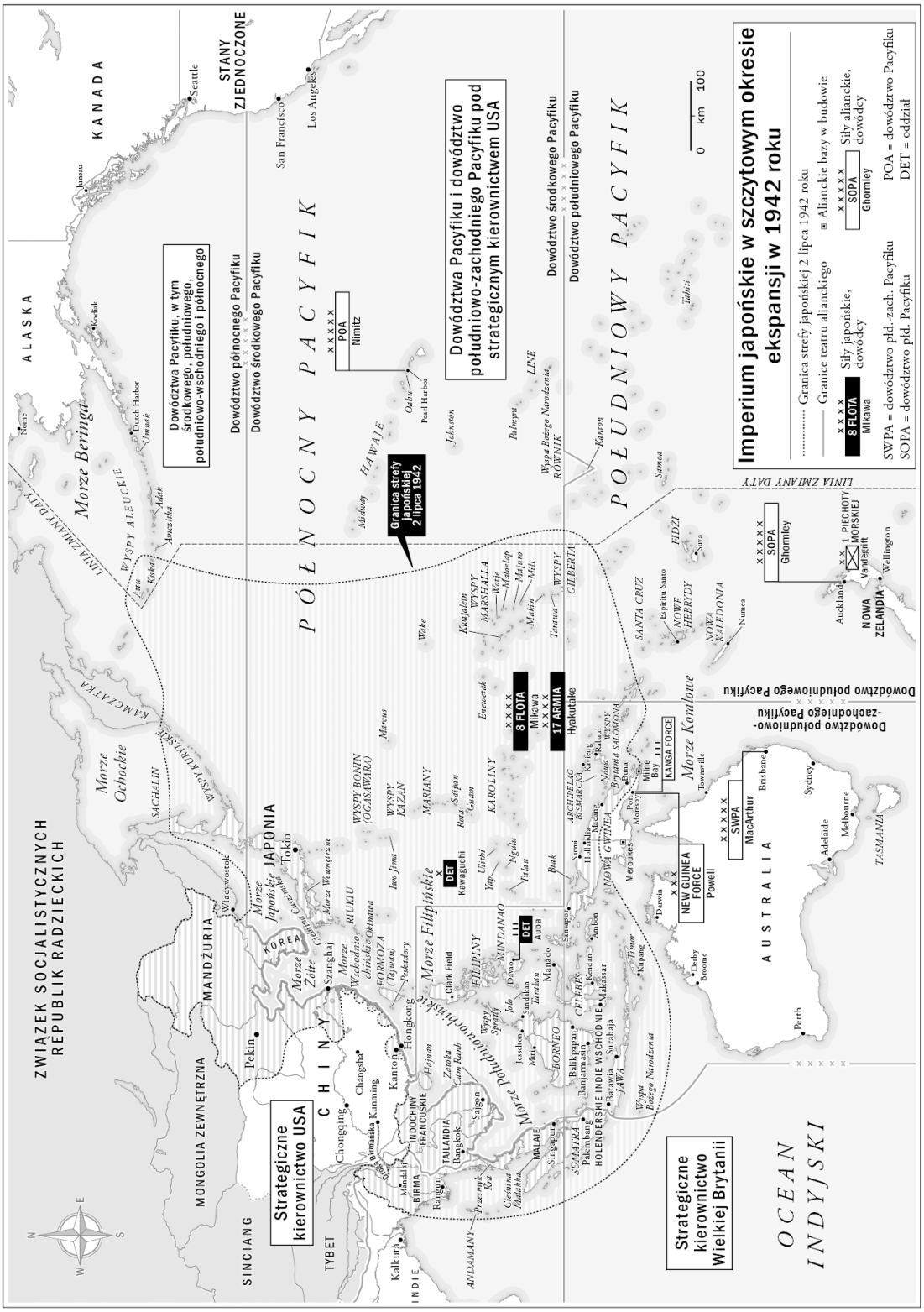
Japońska elita była w związku z tym gotowa, podobnie jak inne rządy, podpisać kompromisowy traktat zawarty na konferencji waszyngtońskiej w latach 1921–1922. Wszyscy sygnatariusze tego porozumienia zaakceptowali *status quo* w całym regionie Azji Wschodniej i zachodniego Pacyfiku, zobowiązali się nie rozbudowywać baz, a także przyjęli bardzo ścisłe ograniczenia liczby, wielkości i tonażu okrętów największych marynarek wojennych świata. Na tym jednak wyczerpała się japońska chęć porozumiewania się w drodze negocjacji. Odrzucenie przez Zachód klauzuli o równości rasowej dotyczącej wszystkich nacji w Wersalu, wycofanie się Wielkiej Brytanii w 1922 roku z traktatu sojuszniczego z Japonią, odejście starych *genro* (hołdujących tradycji mężów stanu, podobnych nieco do brytyjskich wigów), szerzenie się nowych nacjonalistycznych poglądów o wyjątkowości kultury

Japonii i jej specjalnym miejscu w świecie, radykalizacja niższych rangą oficerów armii i wrodzona słabość na szczytach klasy politycznej zmieniły Japonię z cesarstwa chcącego zachować status quo w mocarstwo rewizjonistyczne. I doszło do tego kilka lat wcześniej niż w Trzeciej Rzeszy Hitlera i Włoszech Mussoliniego[5].

Rewizjonistyczne działania następowały jedno po drugim: zamach w Mandżurii zorganizowany przez Armię Kwantuńską w 1931 roku i późniejsze działania zbrojne w tym regionie, utworzenie Mandżukuo, odrzucenie stanowiska opinii międzynarodowej w sprawie tego regionu i wystąpienie z Ligi Narodów w tym samym roku (1933–1934), co też zrobiły hitlerowskie Niemcy, powiadomienie w 1935 roku, że Japonia nie będzie dłużej przestrzegać postanowień traktatów morskich – waszyngtońskiego i londyńskiego, przystąpienie do paktu antykominternowskiego, wkroczenie dużych sił japońskich na teren Chin w 1937 roku i różne akcje (w tym „przypadkowe” zbombardowanie obcych okrętów wojennych) w celu zlikwidowania obecności państw zachodnich w Azji Wschodniej. W latach 1940–1941 Japonia zajęła następny duży obszar – odebrała Indochiny Francuskie bardzo niezadowolonemu, ale bezradnemu reżimowi w Vichy. Dzięki temu posunięciu nie tylko zagroziła chińskim nacjonalistom z południowej flanki, ale dodatkowo japońska marynarka wojenna zyskała kontrolę powietrzną nad Morzem Południowochińskim i dalszymi akwenami.

Do tego momentu sprawy układały się niezwykle pomyślnie dla Japonii[6]. Jednak w lipcu 1941 roku prezydent Roosevelt, popierany przez Brytyjczyków i Holendrów, podjął decyzję o zamrożeniu wszystkich aktywów handlowych, przede wszystkim wprowadził

embargo na ropę naftową (której 88% Japonia importowała). Imperium Wschodzącego Słońca mogło ustąpić albo uderzyć, aby zaspokoić swoje potrzeby energetyczne i zapotrzebowanie na inne surowce niezbędne do produkcji wojennej. Gdyby nie uderzyło, czekałaby je zapaść gospodarcza i klęska w kampanii chińskiej. Samoloty sił powietrznych spokojnie stałyby na pasach startowych, a okręty marynarki wojennej – na kotwicowiskach. Gdyby Japonia nie przeciwstawiła się tej zagranicznej presji, to powróciłaby, jak argumentowano, do czasów średniowiecznych sprzed reform okresu Meiji.



Imperium japońskie w szczytowym okresie ekspansji w 1942 roku
Podobnie jak w przypadku niemieckich podbojów w Związku Radzieckim, i tu nastąpiło nadmierne rozciągnięcie sił.

Pogodzenie się ze statusem państwa drugiej kategorii było po prostu niewyobrażalne dla ówczesnego pokolenia japońskich dowódców armii i marynarki wojennej. Prawie wszyscy z nich – admirał Chuichi Nagumo (który miał kierować operacją w Pearl Harbor), generał Tojo (tak zdecydowanie dążący do wojny), błyskotliwy admirał Yamamoto (dowodzący marynarką wojenną w 1941 roku) – podczas I wojny światowej jako młodzi oficerowie byli świadkami ówczesnych postępów Japonii i widzieli, jak została uznana za mocarstwo w Wersalu, gdzie dokonywano podziałów terytorialnych. Mogli iść tylko naprzód, aby wypełnić przeznaczenie narodu i położyć kres dominacji Zachodu w Azji Wschodniej. Za tym politycznym i ekonomicznym uzasadnieniem szła logika wojskowa. Toteż pilna gospodarcza potrzeba zdobycia ropy naftowej, a także kauczuku i cyny z Sumatry i Malajów, wpłynęła na podjęcie decyzji operacyjnych o uderzeniu na Hongkong, Filipiny, Borneo, Jawę i Singapur w celu usunięcia amerykańskich, brytyjskich i holenderskich sił zbrojnych i zajęcia ich baz. Z kolei strategiczna konieczność obrony nowo zdobytych terytoriów doprowadziła do powstania pomysłu obsadzenia garnizonami „obwodu granicznego”, który rozciągał się od Aleutów po granicę birmańsko-indyjską.

Nawet dziś niewielu zachodnich czytelników pojmuje logikę myślenia japońskich militarystów czy priorytety Tokio. Decydującym posunięciem były *niejednoczesne* uderzenia na Pearl Harbor, Filipiny i Hongkong 7 i 8 grudnia 1941 roku. Główne posunięcie zostało wykonane latem 1937 roku, gdy japońska armia dokonała inwazji na kontynentalne Chiny. Wszystko, co nastąpiło później, było w pewien sposób jedynie dyplomatyczną lub operacyjną konsekwencją tego faktu: zacieśnienie więzi z nazistowską Trzecią Rzeszą, zachowanie neutralności wobec Związku

Radzieckiego (mimo poważnych starć granicznych w północnej Mandżurii), wkroczenie do południowej części Indochin Francuskich w 1941 roku, zajęcie pól naftowych Holenderskich Indii Wschodnich, z operacyjnego punktu widzenia konieczność zajęcia brytyjskich i amerykańskich baz w Hongkongu, Singapurze i na Filipinach oraz – jako ostatni środek bezpieczeństwa – decyzja o zniszczeniu floty amerykańskiej w Pearl Harbor, co miało uniemożliwić jej zablokowanie japońskiej ekspansji na południe. Jednak najistotniejszym dla japońskich militarystów wydarzeniem była okupacja Chin.

Dlatego też niemiecki atak na Związek Radziecki w czerwcu 1941 roku i niecałe pół roku później japoński atak na Pearl Harbor – niezależnie od tego, jak bardzo łączymy je ze sobą w naszych współczesnych analizach II wojny światowej – diametralnie się różnią w kategoriach zaangażowanych w nie środków militarnych. Na operację Barbarossa Hitler wysłał aż trzy czwarte wszystkich dywizji państw Osi. Na wojnę na Pacyfiku i w Azji Południowo-Wschodniej cesarskie dowództwo naczelne wysłało mniej niż jedną czwartą z 1,5 miliona japońskich żołnierzy. Już z tego ogólnego porównania wynika, dlaczego działania wojenne na tym rozległym obszarze w latach 1941–1945 rozwijały się tak, a nie inaczej.

Jeśli oceniać skuteczność sił zbrojnych, japońscy dowódcy mogliby być z siebie zadowoleni, być może nawet aż za bardzo. Japończycy, którzy zdecydowali, że nigdy nie dadzą się zdominować ani zastraszyć Zachodowi, bez wahania kopiowali zachodnie technologie, struktury wojskowe (w tym stopnie), struktury dowodzenia itp. I choć standard życia w Japonii był wciąż znacznie niższy niż w Europie i Ameryce Północnej, ogromne krajowe oszczędności przeznaczano na przyspieszony rozwój przemysłu, nauki,

budowę nowoczesnych okrętów wojennych i stale udoskonalanych samolotów oraz na podnoszenie poziomu szkolenia korpusu oficerskiego.

Siły zbrojne Japonii, jak wszystkie armie w okresie międzywojennym, miały mocne i słabe strony. Od czasu zwycięskiej wojny rosyjsko-japońskiej armia była służbą dominującą oraz zorientowaną na kontynent azjatycki, a jej dowódcy ze szczególną troską myśleli o nadchodzącej wojnie ze Związkiem Radzieckim. Dlatego generałów japońskich znacznie mniej interesowali Amerykanie i Brytyjczycy – oczywiście do czasu, gdy ich blokady gospodarcze zakłóciły funkcjonowanie japońskiej machiny wojennej. Armia był duża i zdyscyplinowana. Zarówno wybrane przez nią systemy uzbrojenia, jak i rodzaj szkolenia oraz treningu wskazywały na to, jaką wizję przyszłych konfliktów ma dowództwo. Nie dołożono starań, aby podążyć za Liddellem Hartem, Fullerem, Guderianem, Tuchaczewskim, a także innymi zachodnimi zwolennikami błyskawicznej wojny pancernej. Gdzie Japończycy mieliby użyć ciężkich czołgów, skoro w Azji nie było dostatecznie wytrzymałych mostów i istniało tylko kilka utwardzonych dróg? Rosło jednak zainteresowanie lądowaniem z morza, przekraczaniem rzek oraz prowadzeniem walki w dżunglach i górach Azji Południowo-Wschodniej. Japończycy przygotowywali się do takich operacji i ćwiczyli je. Natomiast nie zaprzątali sobie głowy zajmowaniem odległych wysp pacyficznych. Nie widzieli też potrzeby tworzenia kosztownych bombowców strategicznych dalekiego zasięgu. Jakie nowoczesne cele przemysłowe mieliby zbombardować: drewniane chałupy w Szanghaju czy nabrzeża rybackie we Władywostoku?

W stosunkach japońskiej armii z marynarką wojenną panował rozłam, co nie wynikało jedynie z typowych

sporów o budżet między służbami w latach 20. i 30. XX wieku. Był to znacznie głębszy konflikt o krajowe cele strategiczne, ponieważ marynarka wojenna uznała duże angażowanie się na kontynencie azjatyckim za szaleństwo i dogłębnie przesiąknięta doktrynami Alfreda Thayera Mahana nawoływała do skupienia się na zagrożeniu ze strony zachodnich potęg morskich. Armia, z kolei, hołdowała pruskim tradycjom wojskowym, a wyjątkowo duże wrażenie zrobiły na niej trzy szybkie zwycięstwa feldmarszałka von Moltke (w latach 1864, 1866 i 1870–1871), które doprowadziły do zjednoczenia Niemiec. Ponieważ żadna ze stron tego sporu nie potrafiła przekonać drugiej do swojego punktu widzenia, każda ze służb szła własną drogą. Co prawda, zagrażało to prowadzeniu szerszej, spójnej polityki wojskowej, ale przysłużyło się marynarce wojennej na różne sposoby. Przede wszystkim oznaczało to, że może ona rozwinąć własne lotnictwo, a zatem zbudować lotniskowce i odpowiednie samoloty. Marynarka wojenna zainwestowała w dwudziestowieczne technologie znacznie więcej niż armia, a zatem jej oficerowie mieli znacznie większą wiedzę o Stanach Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii i Niemczech niż ich odpowiednicy w armii i dlatego niektórych dowódców marynarki wojennej (przede wszystkim admirała Yamamoto, który był attaché morskim w Waszyngtonie) martwiła ogólna niekorzystna sytuacja gospodarcza Japonii. Jednak, gdy pod koniec 1941 roku zapadła decyzja o przystąpieniu do wojny, w obu służbach panowało przekonanie, że są gotowe do walki[7].

Niezwykle szeroka fala japońskich podbojów trwała zaledwie sześć miesięcy – od grudnia 1941 roku do czerwca 1942 roku. W tym czasie japońska 15. Armia dotarła do granicy między Birmą a stanem Asam w Indiach

Brytyjskich. Dalej już nie mogłaby się posunąć. Na początku kwietnia 1942 roku lotniskowce Japońskiej Cesarskiej Marynarki Wojennej zaatakowały Cejlon i niewystarczająco liczne brytyjskie siły morskie na Oceanie Indyjskim. Mogły uderzyć dalej na zachód, na Aden i Suez, ale zrezygnowano z tej intrygującej możliwości (która nigdy nie podobała się armii) i skierowano je gdzie indziej[8]. Nieco późniejszy atak marynarki wojennej na Australazję został zahamowany przez floty Australii i Stanów Zjednoczonych. Choć żadna ze stron nie odniosła rozstrzygającego zwycięstwa w stoczonej 7 i 8 maja bitwie na Morzu Koralowym (u południowo-wschodnich wybrzeży Nowej Gwinei), Japończycy zostali zmuszeni do wycofania się na pewien czas na północ. Natarcie armii japońskiej z północnego wybrzeża Nowej Gwinei w kierunku Port Moresby na południu zostało zatrzymane w górskich dżunglach przez pośpiesznie zebrane dywizje amerykańskie i australijskie, którymi dowodził generał Douglas MacArthur. Co ważniejsze, szanse na japońską ekspansję na środkowym Pacyfiku, zajęcie Hawajów i zagrożenie amerykańskiemu Wybrzeżu Zachodniemu zostały pogrzebane w stoczonej 4 czerwca 1942 roku wyłącznie przez lotniskowce bitwie o Midway. Na wodach oddalonych setki kilometrów od Hawajów Amerykanie w znacznej mierze wyrównali z Japończykami rachunki za Pearl Harbor.

Jednak Cesarska Kwatera Główna w Tokio nie traktowała takich niepowodzeń jak katastrof, być może nawet nie uznawała ich za poważne. W rzeczywistości, choć dowódcy marynarki wojennej domagali się ostatecznego pokonania alianckich (głównie amerykańskich) flot raz na zawsze, dominująca frakcja armijna mogła przyglądać się sytuacji w Azji Południowo-Wschodniej i na Pacyfiku z pewnym spokojem. Armia japońska zrobiła to, czego od niej

oczekiwano, czyli wyrzuciła znienawidzonych Amerykanów, Brytyjczyków i Holendrów z Wielkiej Wschodnioazjatyckiej Strefy Wspólnego Dobrobytu. Zajęła mające kluczowe znaczenie dla Japonii pola naftowe na Jawie, Sumatrze i północnym Borneo, co oznaczało, że bardziej energicznie niż kiedykolwiek dotąd będzie można realizować najważniejszą misję strategiczną Tokio. Misją tą było podporządkowanie sobie Chin i osiągnięcie niekwestionowanego prymatu w kontynentalnej Azji Wschodniej. O dziwo, japońska armia użyła tylko 11 ze swoich 51 dywizji, aby dokonać licznych podbojów na zachodnim Pacyfiku i w Azji Południowo-Wschodniej. Teraz wystarczyło zabezpieczyć zewnętrzne krańce tego obszaru, wznosząc na wyspach szereg punktów umocnionych, a potem odpierać zuchwałe kontrataki Zachodu. Przewidywano, że gdy Amerykanie i Brytyjczycy oberwą po nosie i zaczną krwawić, to w końcu bezsilne demokracje uznają ten strategiczny stan i w ciągu roku lub dwóch przystąpią do negocjowania pokoju.

Należy zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt terytorialny i geopolityczny ogromnej japońskiej ekspansji w latach 1941 i 1942. Jest on doskonałym przykładem, jak to nazwał Liddell Hart, „rozlewającego się strumienia”, czyli ataku, którego łuk tym bardziej się powiększał, im dalej posuwały się wojska. Jednak Liddell Hart rozważał prowadzenie takiej ekspansji przez stosunkowo małą grupę szybkich oddziałów pancernych w zachodniej Europie przerywających linie wroga, a później rozjeżdżających się dalej przez 150–300 kilometrów[9]. Na Pacyfiku, podobnie jak w Związku Radzieckim, odległości sięgały kilku tysięcy kilometrów. Gdy japońskie siły ekspedycyjne ruszyły w stronę Alaski, Midway, Hongkongu, Filipin, Wysp Gilberta, Wysp Salomona, Nowej Gwinei, Tajlandii, Malajów

i Singapuru, północnego Borneo, Holenderskich Indii Wschodnich i dalej – do Birmy, być może nawet północnej Australii – tych kilka dywizji zostało rozproszonych po ogromnym terytorium, natomiast większość armii wysłano do środkowych i południowych Chin.

W konsekwencji zatem, im dalej posuwały się japońskie oddziały przez Pacyfik i Azję Południowo-Wschodnią, tym mniejsza była *gęstość* wojsk okupacyjnych na zajętych terenach. Jak wynika z poprzedniego rozdziału, podobny dylemat miał w tym samym czasie Wehrmacht. Hitler naciskał, aby nazistowski „strumień" rozlał się na północ (Leningrad), do centrum (Moskwa) i na południe (Stalingrad) rozległych rosyjskich nizin, a ponadto wojska hitlerowskie musiały kontrolować Bałkany, okupować całą Europę Zachodnią i utrzymać przyczółek w Afryce Północnej. Jednak odległości w zachodniej części Związku Radzieckiego nie były tak duże, jak między Aleutami a Birmą, a Hitler dysponował znacznie większymi środkami militarnymi i przemysłowymi, gdy nastąpił kontratak.

Latem 1942 roku Cesarska Kwatera Główna w Tokio zbyt rozciągnęła swoje wojska i umieściła większość żołnierzy w niewłaściwym miejscu, a w dodatku nie zdawała sobie z tego sprawy. Ekspansja przyniosła Japończykom ogromne zdobycze terytorialne, ich ojczyzna pozostała nietknięta, a zyski z podbojów płynęły do kraju. Choć na różnych frontach alianci zatrzymali postępy wojsk japońskich, nie nastąpiły rozstrzygające kontrataki – jeszcze nie[10]. Tak więc z punktu widzenia Cesarskiej Kwatery Głównej sprawy nie przedstawiały się poważnie i groźnie. Niepowodzenia na Morzu Koralowym i w dżunglach Nowej Gwinei w walkach z siłami generała MacArthura były niepokojące, a strata czterech lotniskowców pod Midway – godna pożałowania. Jednak Japonia miała dość sił, aby dokonać dalszej, choć

może mniej spektakularnej ekspansji, być może na granicy Asamu lub w archipelagu Wysp Salomona w celu wzmocnienia obrzeży swoich terytoriów. Powolne postępy wojsk generała MacArthura na Papui oraz zagmatwane bitwy toczone wokół Guadalcanalu wydawały się niejasne, odległe i mało ważne. Dlatego w ostatnich miesiącach 1942 roku nie odezwał się dzwonek alarmowy. Można przypuszczać, że nawet rok później jego dźwięk wydawał się bardzo odległy japońskim generałom wyszkolonym w tradycji pruskiej, w której panowanie na kontynencie stanowiło podstawę właściwej wielkiej strategii[11].

Alianckie opcje strategiczne w wojnie z Japonią

Ponieważ Japonia mniej więcej osiągnęła to, co zakładała, a dowódcy wojskowi Cesarskiej Kwatery Głównej nie czuli szczególnej potrzeby, aby dokonywać dużo większej ekspansji, brzemię odpowiedzialności za zmianę sytuacji spoczęło na aliantach. To oni musieli podjąć ofensywę, a później doprowadzić do porażki Japonii. Taka w skrócie była strategiczna logika stojąca za całą wojną na Pacyfiku i w Azji Wschodniej, począwszy od lata 1942 roku, a także podstawowe założenie przywódców i strategów na konferencji w Casablance pół roku później. Ale jak, kiedy i za pomocą jakich środków mieli pokonać japońskie imperium?

Przejście od defensywnej do ofensywnej postawy strategicznej zawsze jest dużym wyzwaniem, nawet dla najbardziej skutecznych i obdarzonych wyobraźnią organizatorów, a w tym przypadku geografia znacznie jeszcze utrudniała aliantom zadanie. Kartografia wskazywała, że ojczyste wyspy Japończyków leżały bardzo daleko od *każdego* punktu startowego, z którego wróg mógł wyruszyć, chyba że byłaby to Syberia lub Mandżuria (ale

Stalin, sam walczący o życie, nie miał zamiaru otwierać drugiego frontu na Dalekim Wschodzie w czasie, gdy oddziały Wehrmachtu wkroczyły ponad tysiąc kilometrów w głąb Związku Radzieckiego). Dlatego punkt zwrotny w wojnie na Pacyfiku wyglądał zupełnie inaczej niż w Europie. Zadanie przekroczenia kanału La Manche i pozbawienia hitlerowców panowania w Europie, choć trudne pod względem wojskowo-operacyjnym, było zrozumiałe i wykonalne. Ponadto było operacją, którą alianci dobrze przećwiczyli, lądując w Afryce Północnej, na Sycylii i we Włoszech. Natomiast pokonania Japonii nie dało się zaplanować dopóty, dopóki Połączone Szefostwo Sztabów (Combined Chiefs of Staff) nie wybrało punktu startowego – albo punktów.

Pozbawieni opcji syberyjsko-mongolskiej alianci mieli zatem do wyboru cztery drogi ataku z obrzeży imperium japońskiego do jego serca, ponieważ ekspansja Tokio w latach 1937–1942 szła w tak wielu kierunkach[12].

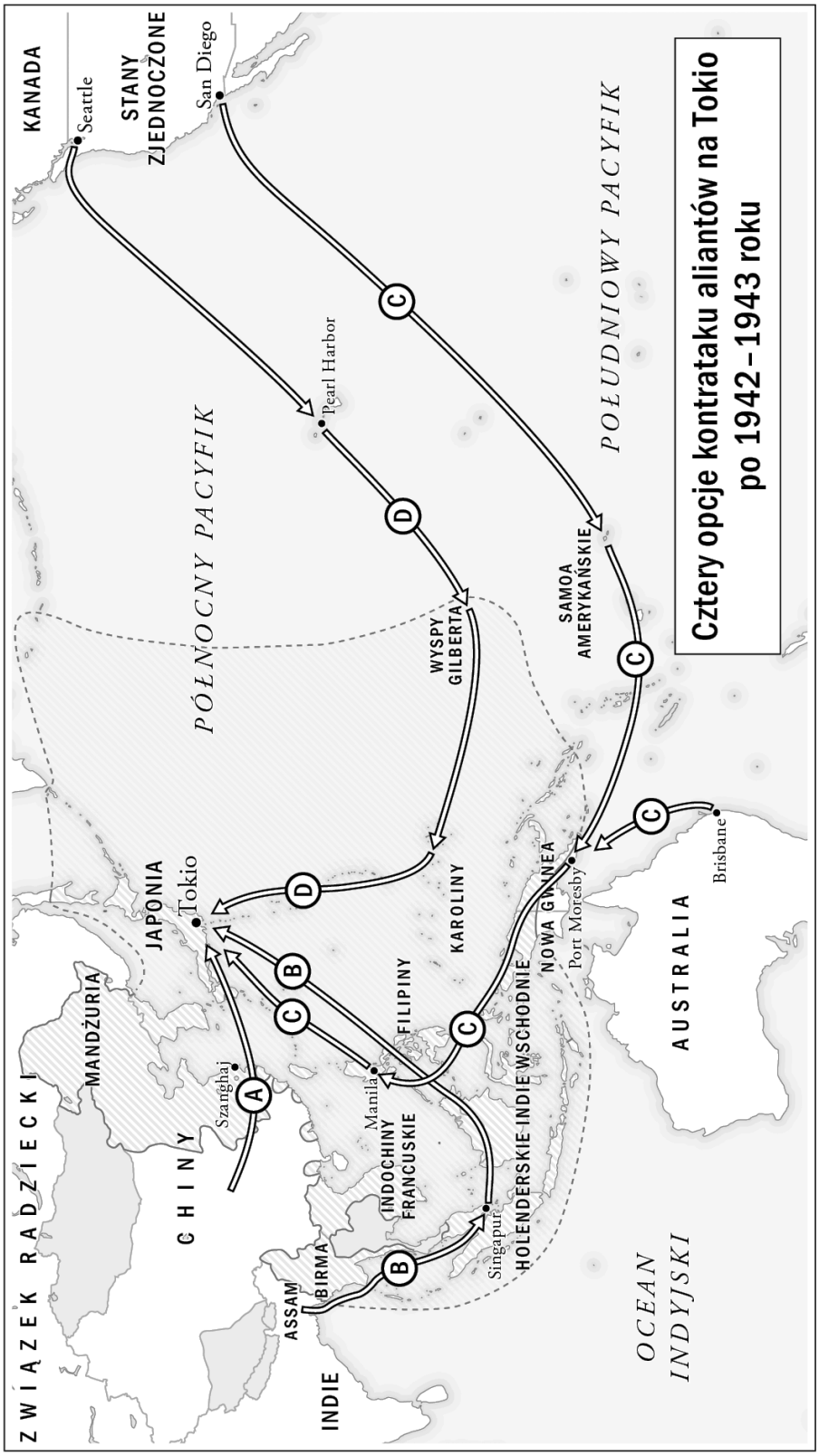
Pierwszym rozwiązaniem było poprowadzenie kontrofensywy głównie z kontynentalnych Chin, czyli z teatru działań wojennych położonego najbliżej Japonii, a zarazem kraju najbardziej zaangażowanego w tę walkę. Druga opcja wymagała odzyskania Azji Południowo-Wschodniej, to znaczy Birmy, Tajlandii, Malajów z Singapurem, Indochin Francuskich, Borneo i Holenderskich Indii Wschodnich. Trzecie wyjście polegało na zbudowaniu amerykańsko-australijskich struktur dowodzenia na południowo-zachodnim Pacyfiku z generałem MacArthurem na czele i poprowadzeniu natarcia na północ z Australii na Nową Gwineę, przez Wyspy Salomona i Wyspy Bismarcka na Celebes i Filipiny, które stałyby się odskocznią do ataku na Formozę. Stamtąd armie alianckie mogły ruszyć na kontynent, aby połączyć

się z siłami lądowymi Czang Kaj-szeka, albo skręcić i zaatakować od południa samą Japonię. W tym scenariuszu Luzon i Formoza pełniły funkcję platformy startowej, podobnie jak Wielka Brytania w alianckiej inwazji na hitlerowską Europę. Czwartą i ostatnią opcją było pokonanie rozległych przestrzeni środkowego Pacyfiku, odzyskiwanie kolejno grup wysp zajętych przez Japonię w 1942 roku (Wyspy Gilberta) i odebranie imperium ważnych archipelagów (Karoliny, Wyspy Marshalla i Mariany) w drodze na Iwo Jimę, Okinawę i samą Japonię. Byłaby to bardziej strategia „błękitnego oceanu", a realizowałyby ją głównie marynarka wojenna i siły powietrzne, a nie armia – przynajmniej do czasu inwazji na Japonię.

Oczywiście nie była to gra o sumie zerowej – opcje nie wykluczały się wzajemnie. Za wyborem każdego z tych czterech teatrów działań przemawiały racjonalne argumenty, które zostaną omówione poniżej. Z militarnego punktu widzenia byłoby nierozsądnie, gdyby alianci zaangażowali siły tylko na jednej drodze natarcia w regionie Azji i Pacyfiku, gdyż wtedy Japończycy skoncentrowaliby na niej całą swoją obronę. Wywieranie nacisku na wszystkich czterech polach konfliktu nie tylko zmusiłoby wroga do rozproszenia sił i środków, ale również pozwoliłoby aliantom przerzucić mobilne siły tam, gdzie wykryliby słaby punkt wroga.

Ostatecznie jedna z tych tras prowadziła do zwycięstwa, ale warto poświęcić chwilę na przeanalizowanie trzech pozostałych. Pozwoli to lepiej zrozumieć, dlaczego były one mniej ważne, a także rzuci światło na to, jak te operacje wpłynęły na całą kampanię przeciw Japonii. Na wszystkich trzech trasach zostały związane walką liczne japońskie oddziały i samoloty (a w przypadku operacji na południowo-

zachodnim Pacyfiku także japońskie okręty wojenne), które w przeciwnym razie mogłyby wystąpić przeciw amerykańskim siłom na głównej linii ataku.



Cztery opcje kontrataku aliantów na Tokio po 1942–1943 roku

Fatalne warunki atmosferyczne na Aleutach i północnym Pacyfiku sprawiły, że

brano pod uwagę tylko cztery możliwe trasy alianckiego ataku na Japonię. Droga przez środkowy Pacyfik okazała się najłatwiejsza.

Na pierwszy rzut oka atakowanie Japonii z chińskiego teatru działań wojennych wydawało się sensowne. Choć w Chinach walczyła większość armii japońskiej, to właśnie tam Stany Zjednoczone najprawdopodobniej mogły umiejscowić znaczne siły powietrzne, które trudno byłoby dosięgnąć groźnym eskadrom samolotów z japońskich lotniskowców. Stanom Zjednoczonym opłacało się wspierać chińską armię narodową, ponieważ póki Chiny nie wycofywały się z wojny, póty zmuszały Japonię do utrzymywania wielu dywizji na kontynencie. W grę wchodził też silny aspekt sentymentalny. Prezydent Roosevelt mocno popierał rozwój stosunków amerykańsko-chińskich. Amerykański generał „Vinegar Joe" Stilwell został głównym doradcą wojskowym Czang Kaj-szeka. W Chinach działała też słynna ochotnicza grupa pilotów Claude'a Chennaulta, zwana „Latającymi Tygrysami", a ponadto pracowało wielu amerykańskich misjonarzy, nauczycieli i handlowców. Z punktu widzenia planistów Korpusu Powietrznego Armii Stanów Zjednoczonych, świadomych tego, że eskadra bombowa podpułkownika Doolittle'a wylądowała w Chinach po śmiałym rajdzie na Tokio w kwietniu 1942 roku, było oczywiste, że niektóre chińskie bazy lotnicze znajdują się na tyle blisko Japonii, że można z nich podejmować strategiczne bombardowania japońskich miast i zakładów przemysłowych. Co więcej, stacjonujące tam amerykańskie bombowce mogłyby również blokować Japończykom szlaki morskie biegnące przez Morze Chińskie do Azji Południowo-Wschodniej.

Dlaczego zatem nie wybrano opcji chińskiej albo wybrano ją tylko na krótko i używając za mało sił i środków? Odpowiedzi znów w głównej mierze trzeba szukać

w geografii. Wnętrze Chin leżało po prostu zbyt daleko od amerykańskiej bazy produkcyjnej, więc byłoby bardzo trudno dostarczyć tam odpowiednią ilość zaopatrzenia. Ponieważ na wszystkich wodach zachodniego Pacyfiku i archipelagu indonezyjskiego dominowała japońska marynarka wojenna, zachodnia pomoc materialna mogłaby pochodzić wyłącznie z Indii Brytyjskich, zza „garbu", to znaczy, że trzeba byłoby ją przerzucać przez wysokie szczyty wschodnich Himalajów, a koszt logistyczny takich operacji byłby nieproporcjonalnie wysoki. Samo utrzymanie dostaw paliwa dla amerykańskich bombowców w Chinach powodowało ogromne zużycie środków i było bardzo nieekonomiczne. Metoda ta nie sprawdziłaby się, gdyby do Chin wysłano amerykańskie siły lądowe. Ponieważ typowa amerykańska dywizja, nie mówiąc już o korpusie armii, zużywała znacznie więcej zaopatrzenia niż dywizja jakiejkolwiek innej armii na świecie, nie było możliwości umieszczenia tak dużych oddziałów w południowych Chinach i zaopatrywania ich drogą powietrzną.

Ponadto ogarnięte obsesją zwycięstwa za wszelką cenę japońskie dowództwo naczelne posyłałoby świeże dywizje przeciw siłom amerykańskim i chińskiej armii narodowej, a w szczególności przeciw wykrytym na południu i zachodzie kraju bazom bombowców B-17, a później B-29, i w tym jednym przypadku japońskie linie zaopatrzenia były krótsze, a sam transport – prostszy. Jeśli spojrzeć w przeszłość z uprzywilejowanej pozycji obserwatora wiedzącego, że zmasowane amerykańskie natarcie miało miejsce na środkowym Pacyfiku, trudno zrozumieć, jaki sens miały uderzenia japońskiej armii na kontynencie w 1943 roku i 1944 roku odciągające chińskie siły narodowe dalej na południowy zachód, ponieważ mocno angażowały brygady japońskie. Przynosiło to korzyści

Stanom Zjednoczonym, gdyż nie musiały wysyłać znacznych sił na kontynent azjatycki, a i tak już robiły dość, aby odwrócić uwagę większości armii japońskiej. Amerykanie udzielali wsparcia chińskiemu rządowi narodowemu w postaci dostaw brakującej amunicji i leków, wysłali do Chin generała Stilwella i innych doradców wojskowych, a później eskadry bombowców B-29, aby podtrzymać opór Chin, co zmuszało Japonię do utrzymywania milionów żołnierzy japońskich na kontynencie. W 1944 roku te ogromne siły japońskie zostały odcięte od swoich źródeł zaopatrzenia przez amerykańskie okręty podwodne i lotnictwo[13].

Kolejna alternatywna droga przez Azję Południowo-Wschodnią także miała swoich zwolenników, zwłaszcza w Londynie i Delhi. *Był* to ważny teatr działań wojennych, nie tylko ze względów emocjonalnych i symbolicznych, takich jak chęć (zwłaszcza okazywana przez Churchilla) odzyskania Singapuru. Ten region miał jeszcze inne znaczenie w tej wojnie, a podjęcie tam ataku oznaczałoby, że Wielka Brytania chce pokazać zaangażowanie w walkę przeciw Japonii i nie zamierza zrzucić całego ciężaru działań na barki Stanów Zjednoczonych i Chin (z udziałem Australii). Wybranie tej opcji spowodowałoby odciągnięcie mnóstwa japońskich żołnierzy i samolotów ze strefy Pacyfiku, a przejęcie kopalni cyny i plantacji kauczuku na Malajach oraz pól ropy naftowej na Sumatrze, Jawie i północnym Borneo zatrzymałoby japońską machinę wojenną. Ponadto, dopóty nie dało się podjąć żadnych istotnych działań w Chinach, także z przedstawionych powyżej powodów logistycznych, dopóki nie powstały i nie zostały dobrze zabezpieczone alianckie lotniska w Asamie i północnej Birmie.

Niestety, kampanie prowadzone przez siły alianckie w Azji Południowo-Wschodniej na czele z admirałem Mountbattenem i jego poprzednikami poważnie ucierpiały z dwóch powodów. Trzeba było rozpocząć kontrofensywę z granicy Asamu i Birmy, a potem nacierać przez tak niedostępne rejony jak Imphal i Kohima, skazując armię na bardzo długą drogę do Zatoki Tokijskiej. Przeszkody w postaci niekorzystnego ukształtowania terenu, trudności logistycznych i problemów zdrowotnych pozostałyby ogromne, nawet gdyby do tej operacji przydzielić znacznie większe siły i środki, niż przewidziano w Casablance i na innych ważnych konferencjach aliantów. Charakter tych rozległych, porośniętych dżunglą terenów po prostu wykluczał pewne formy działań wojennych, które gdzie indziej były powszechnie stosowane. W tym regionie nie było celów przemysłowych do bombardowania strategicznego (chyba że chciało się zniszczyć Rangun i Singapur), a coraz bardziej skuteczne dywizjony lotnictwa taktycznego, nawet te mające cele, zawsze znajdowały się na końcu kolejki po nowe typy samolotów i sprzętu. Nie było tam rozległych, otwartych przestrzeni jak w Afryce Północnej i na Ukrainie, gdzie wysłanie, powiedzmy, 250 czołgów Sherman miałoby znaczenie. Na terenach porośniętych lasami deszczowymi brakowało utwardzonych dróg, a drewniane mosty po prostu nie wytrzymałyby przejazdu czołgów. Często nawet do przeprawienia przez rzekę średniej wielkości dział artyleryjskich trzeba było używać lin i bloczków. Dywizje powietrznodesantowe walczyły w Europie. Siły specjalne, jak legendarni brytyjscy Chindici generała Orde’a Wingate’a i amerykańscy Maruderzy Merrilla, odegrały pewną rolę w dżunglach Birmy, ale nie mogły wpłynąć na ostateczny wynik walk. Nawet gdy regularne jednostki admirała Mountbattena

zostały wreszcie wzmocnione pod koniec 1944 roku, dżungla i tak zawsze niwelowała przewagę, jaką dawało im lepsze wyposażenie. Przez koszmarne sezonowe monsuny grzęzła tam każda armia. Nawet William Slim, ponoć najlepszy generał armii brytyjskiej w tej wojnie, nie potrafił nic poradzić na doliny zalane przez rzeki, nieprzebyte dżungle i tropikalne choroby. W porównaniu z tym walka z Japończykami wydawała się łatwa[14].

Po pierwszych nierozstrzygających operacjach oddziały generała Slima pokonały garnizony japońskie w Birmie i w 1945 roku pomaszerowały aż do rzeki Irawadi. Jednak marsz byłby znacznie szybszy, gdyby Brytyjczycy mogli wykonać serię skoków desantowych wzdłuż wybrzeża podobnych do tych znacznie przyspieszonych, jakie oddziały generała MacArthura wykonały z Wysp Salomona na Filipiny w 1944 roku. Ponieważ lądowania w Anzio, Normandii, na Marianach, w zatoce Leyte i na Iwo Jimie zawsze miały większy priorytet, więc cały sprzęt desantowy kierowano do tamtych akcji, a takie plany w Azji Południowo-Wschodniej ciągle odkładano albo w ogóle anulowano. Zatem pozostawały jedynie bitwy w dżungli, a jak Amerykanie i Australijczycy przekonali się na Nowej Gwinei, zdobywanie terenu w ten sposób trwało potwornie długo. Dopiero w kwietniu i maju 1944 roku 15. Armia odniosła znaczne zwycięstwo w Imphalu i Kohimie, ale wciąż było to po indyjskiej stronie granicy. Mandalaj Brytyjczycy zajęli dopiero w marcu 1945 roku, a Rangun – na początku maja. W tym czasie, gdy mogli już na poważnie planować uderzenia desantowe na Malaje i Singapur, Japończycy przesunęli swoje pozostałe siły morskie i powietrzne na Pacyfik, Okinawa upadła, a Amerykanie przygotowywali się do inwazji na Wyspy Japońskie. Wielki powieściopisarz John Masters mógł w swoim wojennym

pamiętniku *The Road Past Mandalay* (*Droga za Mandalajem*) wyrażać zachwyty nad „starą armią indyjską” późną wiosną 1945 roku posuwającą się asfaltowymi (w końcu) drogami prowadzącymi na północne przedmieścia Rangunu, ale zdaniem Japończyków – a także Amerykanów – zdążała w niewłaściwym kierunku. Wojna na Pacyfiku została wygrana gdzie indziej[15].

Decydujące znaczenie miały czynniki odległości, logistyki i topografii, a zatem wynikało z nich, że droga przez południowo-zachodni Pacyfik stosunkowo lepiej nadaje się do pokonania Japończyków niż opcje chińska i birmańska. W tamtym regionie operację odzyskiwania terenów można było rozpocząć w niewielkiej odległości od portów i baz lotniczych północnej Australii, a transporty amerykańskich żołnierzy i zaopatrzenia mogły płynąć bezpośrednio przez Hawaje, Samoa, Fidżi, północnoaustralijskie porty i Port Moresby w południowej części Nowej Gwinei. Co więcej, w pierwszym roku wojny na Pacyfiku alianci musieli poświęcić więcej uwagi temu regionowi, ponieważ to właśnie tam – na Papui, Morzu Koralowym i środkowych wyspach archipelagu Wysp Salomona – Japończycy najwyraźniej zamierzali przeciąć amerykańsko-australijskie linie komunikacji. Gdy każda ze stron rzucała do walki coraz więcej żołnierzy, samolotów i okrętów wojennych w bitwach o Guadalcanal i Nową Gwineę na przełomie 1942 i 1943 roku, ważna stała się potrzeba szybkiego odniesienia zwycięstwa, co wymagało więcej sił i środków. Ponadto był jeszcze generał Douglas MacArthur, człowiek o silnej i budzącej respekt osobowości, który (ciesząc się ogromnym zainteresowaniem mediów i Kongresu) nalegał, aby jemu powierzyć odpowiedzialność za główne działania w wojnie przeciw Japonii[16].

Kampania nowogwinejska z jednej strony i śródziemnomorska z drugiej miały ten sam podstawowy profil strategiczny. Żadna z nich nie odbyła się bezpośrednio w centrum terenów nieprzyjaciela, ale obie pozwoliły aliantom nabrać takiego operacyjnego i politycznego rozpędu, że nie można ich już było zatrzymać. I na szczęście dla sprzymierzonych pod koniec 1943 i w 1944 roku na fronty płynęło tyle zaopatrzenia, że zarówno w kampanii europejskiej, jak i pacyficznej można sobie było pozwolić na bezpośrednie uderzenie – na Francję *oraz* Honsiu, a także na bardzo kosztowne natarcia pośrednie.

Z zaangażowania się Stanów Zjednoczonych w walki na południowo-zachodnim Pacyfiku wynikały jeszcze pewne dodatkowe korzyści strategiczne i operacyjne. Dopóki wyspy na środkowym Pacyfiku nie zostały zajęte i nie powstały na nich wysunięte bazy, dopóty ten położony na południu region nie mógł pełnić funkcji amerykańskiego zaplecza. Stany Zjednoczone mogły wysyłać tam przez ocean nieprzerwany strumień dostaw i uzupełnień wojskowych ze swoich fabryk na Wybrzeżu Zachodnim. Co prawda, Wyspy Salomona leżały bardzo daleko od San Diego, ale też były znacznie oddalone od Jokohamy. Poza tym, toczono tu stosunkowo niewielkie potyczki w porównaniu z bitwami nad Sommą czy pod Kurskiem, więc kampania nie przyciągała takiej uwagi Cesarskiej Kwatery Głównej, na jaką zasługiwała. Japońskie dowództwo wysyłało więc ograniczone siły na południowo-zachodni Pacyfik, które nigdy nie wystarczały do tego, aby odeprzeć natarcia aliantów. Wreszcie, ten teatr działań wojennych stopniowo pochłaniał coraz więcej średniej wielkości oddziałów japońskich, co pomagało zaprawić w boju świeżo powołanych do wojska żołnierzy alianckich,

którzy nabierali doświadczenia w walkach w dżungli oraz w desantach z morza. Dlatego na przykład amerykańska 1. Dywizja Piechoty Morskiej, która wylądowała w 1942 roku na Guadalcanalu, trzy lata później wciąż jeszcze była w ogniu walk na Okinawie, a pomiędzy tymi operacjami stoczyła wiele bitew. Generał Bob Eichelberger, którego generał MacArthur posłał do wsi Buna na Nowej Gwinei z rozkazem zajęcia jej albo niewracania żywym, poprowadził swoje oddziały całym szlakiem bojowym od Papui po północne Filipiny, a gdy zrzucono bombę atomową, przygotowywał je właśnie do wielkiej inwazji desantowej na Japonię. Nic więc dziwnego, że spisane później wspomnienia zatytułował *Our Jungle Road to Tokyo* (*Nasza droga przez dżunglę do Tokio*)[17].

Jednak ze względu na zadziwiająco szybkie tempo planowanego przez admirała Nimitza uderzenia z Pearl Harbor i przez środkowy Pacyfik pod koniec 1943 roku, a także fakt, że trasa ta była stosunkowo krótka i łatwa[18], trudno jest argumentować, że kampanie generała MacArthura w latach 1943–1944 na północnym wybrzeżu Nowej Gwinei miały większe znaczenie strategiczne, nawet gdy dywizje amerykańskie i australijskie zwiększając tempo działań, zaczęły wykonywać „żabie skoki” przez kolejne japońskie punkty umocnione i je izolować. Do czasu gdy oddziały generała MacArthura w końcu odbiły wyspę Biak (sierpień 1944) położoną na północny zachód od Nowej Gwinei, Mariany były już zdobyte i rozpoczęły się przygotowania do zmiękczenia wewnętrznej obrony Japonii poprzez zajęcie Iwo Jimy i Okinawy oraz bombardowania strategiczne. Niektórzy próbują argumentować, że wiele wysp Filipin można było ominąć i zostawić, a siły podległe dowództwu na południowo-zachodnim Pacyfiku mogły wcześniej dołączyć do marszu na północ w kierunku

Japonii. Nie było to jednak możliwe. Jak zauważył Liddell Hart, „kwestie polityczne, i naturalna chęć MacArthura do triumfalnego powrotu na Filipiny przeważyły nad argumentami za ominięciem dużych wysp”[19].

Być może Szefostwo Sztabów w pełni poparło trasę przez południowo-zachodni Pacyfik nie z powodu akceptacji osobistego imperatywu generała MacArthura, ale że doceniło skutki operacyjne posuwania się tą trasą – to, że te dwa równoległe uderzenia nieustannie wytrącały Tokio z równowagi. Najlepszym tego przykładem jest fakt, że w czerwcu 1944 roku główna flota japońska pływała setki kilometrów w tę i z powrotem między wyspą Biak a Marianami, gdy z informacji (z których część była fałszywa) o ruchach wroga wynikało, że największe zagrożenie nadchodzi z drugiej strony[20]. Gdy japońskiej marynarce wojennej zaczęło brakować paliwa i traciła samoloty nad Rabaulem i Morzem Filipińskim w walkach z siłami dowództwa na południowo-zachodnim Pacyfiku, trudno było twierdzić, że oddziały generała MacArthura odgrywały poślednią rolę. Niemniej jednak ich największym zadaniem generalnie było rozpraszać dowództwo nieprzyjaciela, osłabić niezwykle liczne oddziały armii japońskiej oraz zwiększyć szanse admirała Nimitza i dowództwa na środkowym Pacyfiku na dotarcie bezpośrednio na Wyspy Japońskie.

Tak więc działania na wszystkich trzech alternatywnych trasach znacznie przyczyniły się do pokonania Japonii. Świadczą o tym statystyki japońskich strat (169 tys. zabitych w Indiach i Birmie oraz aż 772 tys. na południowym Pacyfiku w porównaniu z 296 tys. na środkowym Pacyfiku)[21]. Pod koniec wojny duże garnizony japońskie były porozrzucane w Azji Południowo-Wschodniej, Holenderskich Indiach Wschodnich, po pacyficznych

wysepkach, w południowych Filipinach, Mandżurii i przede wszystkim w Chinach: milion ludzi broniących niewłaściwych dróg ataku, co osłabiało możliwości obronne samej Japonii.

Realizacja „planu wojennego pomarańczowego”

Ponieważ szanse na to, by rzucić Japonię na kolana za pomocą kampanii alianckich prowadzonych z kontynentalnych Chin i Azji Południowo-Wschodniej, były małe, a droga z Guadalcanalu i Port Moresby przez Manilę była bardzo uciążliwa, mogło się wydawać, że nieuchronna jest ostatnia opcja geopolityczna – że Amerykanie uderzą przez środkowy Pacyfik w szeregu natarć prowadzonych ze wschodu na zachód i praktycznie cały czas na północ od równika. Wielu autorów twierdzi z pełnym przekonaniem: „Ostatecznie liczyła się tylko jedna kampania: uderzenie amerykańskiej marynarki wojennej Nimitza przez Pacyfik w celu zbombardowania Japonii. Każda inna kampania, niezależnie od tego, jak zacięta, jak desperacka, była wobec niej pomocnicza lub poboczna”[22].

Dalsze geopolityczne rozważania potwierdzają to założenie. W latach 1941–1942 było oczywiste, że tylko Stany Zjednoczone mogą położyć kres japońskiej dominacji wojskowej w tym rozległym regionie. Ani Wielka Brytania, ani Związek Radziecki nie mogły tam skierować odpowiednio dużych sił i środków, które były potrzebne do poradzenia sobie z Japonią, ponieważ toczyły tytaniczne zmagania z Trzecią Rzeszą. Ponadto coraz więcej zakładów zbrojeniowych zaopatrujących potężną amerykańską machinę wojenną było zlokalizowanych na Wybrzeżu Zachodnim, mniej więcej między 30° a 50° szerokości geograficznej północnej, czyli dokładnie na wysokości Japonii. Ponieważ pomiędzy portami w San Francisco

i Tokio nie leży żaden ląd i ponieważ na drodze aleuckiej czekały wspomniane wcześniej utrudnienia pogodowe, najsensowniejsze było nacieranie wzdłuż linii biegnącej nieco poniżej Zwrotnika Raka z baz hawajskich przez Wyspy Gilberta i Marshalla, a potem przez Karoliny i Mariany, a później wykonanie zwrotu na północ, w kierunku Japonii.

Ogromne korzyści wynikały też z posiadania przez Stany Zjednoczone Hawajów, które ze swoimi bazami lotniczymi, dokami i stoczniami remontowymi zapewniały nieocenioną strategiczną możliwość kontrolowania środkowego Pacyfiku. Stanowiły bastion przeciw dalszej ekspansji japońskiej na wschód *i* jednocześnie gigantyczne miejsce postoju w drodze w każdą stronę. Gdyby Japonii udało się zająć Hawaje, nawet jeśli nie planowałaby dalszych posunięć w kierunku Wybrzeża Zachodniego Stanów Zjednoczonych, posiadanie przez nią baz na Oahu mogłoby opóźnić amerykańskie kontruderzenie o wiele lat i znacznie utrudniłoby operacyjną łączność z Australią. Jednak Hawaje pozostające w rękach amerykańskich stanowiły punkt wyjścia do zajęcia Wysp Gilberta i Wysp Marshalla na południowym zachodzie i wszystkich leżących dalej terytoriów.

Praktycznie przegrana w bitwie o Pearl Harbor i wygrana w bitwie o Midway pchnęły amerykańską armię w kierunku strategii mikronezyjskiej. Utrata wielu powolnych okrętów z czasów I wojny światowej w Pearl Harbor zmusiła U.S. Navy, w znacznym stopniu w sposób niezamierzony, do skupienia swoich sił wokół lotniskowców. Jak potwierdziły walki na Morzu Koralowym i pod Midway, zwrot ku tym systemom uzbrojenia był mądrym posunięciem. Natomiast z katastrofalnej klęski w Pearl Harbor energiczni admirałowie tych lotniskowców, jak Marc Mitscher

i William „Bull” Halsey, wyciągnęli wnioski, że zawsze bezpieczniej jest, gdy flota przebywa na otwartym morzu, a nie w porcie. W epoce niespodziewanie i szybko pojawiających się sił lotniczych port tak naprawdę zapewniał niewielką ochronę, a raczej był zaproszeniem do ataku. Jednak gdyby amerykańskie lotniskowce oraz eskortujące je krążowniki i niszczyciele miały długo pozostawać na pełnym morzu, trzeba byłoby stworzyć skomplikowany i mobilny „orszak floty”, który by podążał za nią i zaopatrywał okręty wojenne we wszystko, co potrzeba, wszędzie tam, gdzie by popłynęły. W XIX wieku Royal Navy rozwiązała problemy z zaopatrzeniem, wykorzystując rozległą sieć baz morskich i stacji zaopatrywania w węgiel ciągnących się od Portsmouth i Gibraltaru aż po Sydney i Hongkong. Dwudziestowieczna U.S. Navy musiała opracować innym plan logistyczny, który po raz pierwszy w dziejach miał umożliwiać duże operacje na środkowym Pacyfiku. Co prawda, istnienie „orszaku floty” pozwalało flotom marynarki wojennej przebywać dłużej na morzu, nie mogło jednak zastąpić baz bombowcom strategicznym dalekiego zasięgu ani dużym siłom inwazyjnym. Do tego potrzebne były położone strategicznie wyspy, gdzie dało się wybudować lotniska i porty. Na szczęście na zachód i południowy zachód od Hawajów było trochę takich wysepek do wzięcia.

I wreszcie, marynarka wojenna zdecydowała się na mającą swój początek na Hawajach trasę przez Mikronezję, ponieważ dowódcą obszaru operacji zostałby wówczas admirał Nimitz, a nie trudny we współżyciu i apodyktyczny generał MacArthur. Dla szefa operacji morskich, admirała floty Ernesta Kinga, był to kluczowy problem, gdyż ten twardy, bezlitosny człowiek chciał, aby U.S. Navy pozostała niezależną służbą. Nie zamierzał się zgodzić, aby została

zredukowana do siły pomocniczej wojsk generała MacArthura maszerujących z Nowej Gwinei na Filipiny albo grała drugie skrzypce w cieniu Brytyjczyków, amerykańskich sił powietrznych czy dowodzonego przez generałów Marshalla i Eisenhowera skrzydła armii, wspierając je w kampaniach na Atlantyku, Morzu Śródziemnym oraz w Normandii i Niemczech. Nic dziwnego zatem, że admirał King najlepiej dbał o dowództwo na środkowym Pacyfiku, które gdy wyprodukowano nowe, szybkie lotniskowce i pancerniki, dostało znaczny ich przydział. Wyposażono je również w niezwykle potrzebne barki desantowe. Pod koniec 1943 roku wszystkie elementy potrzebne do przeprowadzenia natarcia przez środkowy Pacyfik były gotowe, a samą operację nazwano planem wojennym pomarańczowym[23].

* * *

Jakie były te elementy, czyli siły zbrojne i systemy uzbrojenia? Chronologicznie pierwszy był Korpus Piechoty Morskiej i jego plan zajęcia baz w Mikronezji, to znaczy Wysp Marshalla, Karolinów i Marianów, które Japonia odebrała cesarstwu niemieckiemu podczas I wojny światowej. Każdy kompetentny sztab naczelny, postawiony przed geostrategicznie koszmarnym zadaniem przebycia 10 tys. kilometrów przez Pacyfik, zalecałby metodę posuwania się krok po kroku przypominającą wykonywanie ruchów po gigantycznej szachownicy. Planiści w Newport i Quantico mieli to dobrze przemyślane jeszcze przed japońskim atakiem na Pearl Harbor, a zaskakująco duża liczba oficerów średniego szczebla pracowała nad systemami uzbrojenia i taktyką, które mogły zmienić teorię

desantowych operacji zajmowania trudnych, kolczastych raf koralowych w wykonalną akcją z jednoczesnym przekształceniem tych wysp w aktywa strategiczne.

Drugim elementem była ewolucja grup szybkich lotniskowców. Amerykańska marynarka wojenna szybko zrozumiała strategiczne i operacyjne implikacje pierwszych brytyjskich eksperymentów ze startami samolotów z okrętów wojennych mających przebudowany, płaski pokład. Dlatego w latach 30. XX wieku przeforsowała skonstruowanie kilku ładownych lotniskowców, które nie miały sobie równych pod względem siły uderzeniowej – z wyjątkiem ich odpowiedników we flocie japońskiej. Dążenia entuzjastów lotniskowców były ciągle blokowane, a przynajmniej spowalniane przez znacznie większe wojskowe stronnictwo zwolenników pancerników. W tamtym okresie nie istniały niezależne amerykańskie siły powietrzne, więc nie podzieliły losu Fleet Air Arm w zmaganiach Royal Navy i Royal Air Force, bezwzględnie konkurujących ze sobą w latach międzywojennych o dostawy sprzętu i zaopatrzenia. Dzięki temu, gdy wybuchła wojna, amerykańska marynarka wojenna miała niezawodne lotniskowce z porządnymi samolotami, co dawało jej duże szanse w walce z Japończykami, którzy posiadali wspaniałe lotniskowce i samoloty. Spektakularny atak na Pearl Harbor otworzył wszystkim oczy na niezwykle niszczycielskie możliwości i zasięg sił powietrznych bazujących na lotniskowcach. Okręty tej klasy, które pozwoliły Japończykom uderzyć na Hawaje, można było w wersji amerykańskiej wykorzystać do poprowadzenia kontrataku w kierunku zachodnim.

Trzecim elementem było wprowadzenie do służby Superfortecy B-29 – bombowca dalekiego zasięgu tak zaawansowanego, że mógł przenosić ogromne ładunki

bomb na odległość tysięcy kilometrów, a w dodatku osiągał maksymalny pułap ponad 9 tys. metrów, co czyniło go niedostępnym dla nieprzyjacielskich myśliwców i pocisków przeciwlotniczych. Bez wątpienia amerykańska rekonkwista zachodniego Pacyfiku mogła posuwać się niebezpośrednią trasą, czyli z Nowej Gwinei przez Celebes na północne Filipiny, być może przez wybrzeże Chin, następnie na Okinawę, co pozwoliłoby na wybudowanie kolejnych lotnisk, z których Latające Fortece B-17 i Liberatory B-24 mogły nasilić ataki powietrzne na Japonię. Jednak nowy bombowiec o niezrównanym zasięgu i sile uderzeniowej, czyli Superforteca, w połączeniu z wyjątkowo dogodnym usytuowaniem Marianów, pozwolił znacznie skrócić wojnę, która – jak wielu planistów wcześniej przypuszczało – mogła potrwać aż do 1946 lub 1947 roku i obejmować ogromną aliancką inwazję na ojczyste wyspy Japończyków.

Zrzucenie bomb atomowych unieważniło wszystkie te scenariusze inwazji, ale gdyby zabrakło bombowców B-29 i baz na Marianach, z czego by zrzucono te bomby i skąd by startowano? Bombowiec B-29 był doskonałym przykładem tego, co Hitler nazwał „cudowną bronią”. Jednak w latach 1943–1945 tylko Stany Zjednoczone mogły sobie pozwolić na wybudowanie takiego powietrznego potwora. Kable elektryczne i aluminium zużywane na jeden taki samolot zapewne wystarczyłyby do zbudowania eskadry messerschmittów.

Czwartym elementem były jednostki, które budowały bazy, instalacje i punkty montażowe oraz wytyczały drogi potrzebne walczącym oddziałom. W tym szczególnym przypadku były to bataliony konstrukcyjne amerykańskiej marynarki wojennej, zwane Seabee. Choć powstały dla zaspokojenia potrzeb występujących podczas tej wojny, to zadania, które wykonywały, były znane wojskowym

wszystkich epok. Trudno sobie wyobrazić zwycięstwo militarne bez udziału wojsk inżynieryjnych, zbyt często jednak historycy wielkich kampanii traktują ich pracę jako coś oczywistego, jako pewnik i zakładają, że oddziały armii, floty i eskadry samolotów można przesuwać na duże odległości jednym pociągnięciem wskaźnika po mapie[24]. Jednak na charakter walk, które stoczą wojska lądowe – choćby nie wiem jak dobrze wyposażone – wpływają warunki terenowe: góry, rzeki, bagna, pustynie i dżungle. Nigdzie wpływ ukształtowania terenu nie był bardziej widoczny niż na rozległych obszarach Oceanu Spokojnego. Potrzeba było jednocześnie doktryny o operacjach desantowych i doświadczeń piechoty morskiej w tego rodzaju walkach, grup szybkich lotniskowców, bombowców B-29 i batalionów Seabee, aby udało się przemierzyć Pacyfik. To, w jaki sposób rozwinięto te składowe i połączono je z nieco innym, mającym odrębną historię piątym elementem – amerykańską flotą okrętów podwodnych, stanowi dalszą część tego rozdziału.

Dotarcie do plaży

Pod wieloma względami ewolucja operacji desantowych jako formy walki amerykańskiej piechoty morskiej porównywalna jest z doświadczeniami aliantów w desantach morskich w Europie (patrz rozdział 4), choć istniały też poważne różnice wynikające z organizacji sił i przede wszystkim z geografii Pacyfiku. Dzieje Korpusu Piechoty Morskiej to historia prawie nieustannych walk od lądowania na Guadalcanalu w połowie sierpnia 1942 roku do ostatnich chwil przezwyciężania oporu garnizonu japońskiego na Okinawie pod koniec czerwca 1945 roku. To także historia uczenia się na własnych błędach, pokonywania tych samych naturalnych przeszkód: dżungli,

pogody i chorób, z którymi zmagali się Brytyjczycy w Birmie i generał MacArthur na Papui i Nowej Gwinei, oraz walki z niezamierzającym się nigdy poddać wrogiem. Dopiero w lipcu 1945 roku amerykańscy dowódcy na Pacyfiku zaczęli sarkać na wolne postępy sił zajmujących Okinawę. Jak jednak posuwać się *szybko*, gdy walczy się z okopanym wrogiem? Dopiero po niezwykle ciężkich walkach w pierwszych dwóch latach wojny dowództwo na południowo-zachodnim Pacyfiku, na czele z generałem MacArthurem, doszło do wniosku, że można znacznie szybciej wygrać wojnę, dokonując „żabich skoków" na pozycje niezajęte przez wroga. Zawsze jednak istniały takie miejsca, na przykład Wyspy Salomona, Wyspy Gilberta, Mariany, Iwo Jima i Okinawa, które trzeba było zająć, choćby nie wiem, jak bardzo wróg ich bronił. To był szlak bojowy piechoty morskiej[25].

Jak do tego doszło, że Korpus Piechoty Morskiej Stanów Zjednoczonych przeszedł do legendy i zajął specjalne miejsce w annałach wojennych? Najprostsza odpowiedź jest taka, że po I wojnie światowej marines byli jedynymi ludźmi w Ameryce, którzy wykazali głębokie, aktywne i wzrastające zainteresowanie operacjami desantowymi. Podobnie jak RAF i Korpus Powietrzny Armii Stanów Zjednoczonych (USAAC) musiały udowodnić wartość bombardowań strategicznych, aby uzasadnić swoje istnienie jako niezależnych służb po I wojnie światowej, tak Korpus Piechoty Morskiej musiał wyjaśnić, dlaczego był potrzebny w czasach, gdy po 1919 roku budżet armii amerykańskiej został znaczenie obcięty. Efektem ich starań była kombinacja przekonującej doktryny wojennej, ulepszonych środków technicznych i logistycznych oraz doskonale wyszkolonych, specjalistycznych oddziałów, która na zawsze miała stać się znakiem rozpoznawczym piechoty

morskiej prowadzącej zmasowane i skuteczne ataki od strony morza. Ludzie tworzący tę formację przestudiowali także przydatne lekcje niedawnej historii. Nie bez powodu dwaj historycy pierwszej wyczerpującej książki o amerykańskiej piechocie morskiej i operacjach desantowych zaczęli od pouczającego eseju porównawczego zatytułowanego „Sukces na Okinawie – porażka na Gallipoli”[26].

Z perspektywy czasu może dziwić, że koncepcja operacji desantowych w ogóle przetrwała. W służbie, której podlegał Korpus Piechoty Morskiej Stanów Zjednoczonych, czyli w amerykańskiej marynarce wojennej, panowała obsesja na punkcie przyszłych wojen na pełnym morzu między flotami pancerników i nikt nie miał zamiaru pełnić drugorzędnej roli, udzielając wsparcia lądującej armii. Gdy zgodnie z postanowieniami traktatów waszyngtońskich z lat 1921–1922 wprowadzono ograniczenia w liczbie i tonażu okrętów, marynarka wojenna mogła jedynie potraktować piechotę morską jako rywala przy podziale skąpego budżetu, mimo że, co ciekawe, jej plany wojny z Japonią przewidywały konieczność stworzenia sił ekspedycyjnych, które zajęłyby bazy na Pacyfiku. Z kolei armia amerykańska zakończyła I wojnę światową z głęboką urazą do piechoty morskiej, która cieszyła cię dużą popularnością, jaką zapewniły jej walki na froncie zachodnim, oraz z poczuciem wściekłości, że grozi jej odebranie monopolu na walki lądowe. Ponadto grupa wyższych stopniem oficerów marynarki wojennej chciała zachować te szersze możliwości frontowe i obawiała się, że zostanie zepchnięta w otchłań zapomnienia jak przed 1917 rokiem, a jej działania ograniczą się do pomocniczych misji na odległych akwenach. Ostatecznie z powodu cięć finansowych Korpus Piechoty Morskiej został ograniczony do niecałych 15 tys.

oficerów i żołnierzy, a taka liczba ludzi z trudem wystarczała do wypełniania rutynowych obowiązków, takich jak ochrona okrętów, pilnowanie ambasad i utrzymywanie amerykańskich baz na Karaibach. W 1921 roku żołnierzy piechoty morskiej zatrudniono nawet do ochrony amerykańskich urzędów pocztowych przed złodziejami, musieli więc czuć, że bardzo się oddali od „komnat Montezumy”[27].

Jednak doktryna działań desantowych przetrwała okres międzywojenny i stopniowo stała się podstawą prowadzenia operacji z dwóch powodów – jednego strategicznego, drugiego bardziej osobistego i przypadkowego. Powodem strategicznym była po prostu perspektywa przyszłej wojny z Japonią. Od pierwszej dekady XX wieku amerykańscy stratedzy snuli plany na wypadek konfliktu, w którym trzeba będzie stawić opór japońskiemu ekspansjonizmowi w Azji Wschodniej i na zachodnim Pacyfiku. Wyeliminowanie niemieckiej marynarki wojennej w 1919 roku oraz uznanie równocześnie, że wojna brytyjsko-amerykańska jest bardzo mało prawdopodobna, oznaczały, że jedynym wrogim mocarstwem może stać się Japonia. Te przypuszczenia Amerykanów nasilało zagarnianie przez Japonię podczas wojny kolejnych wysp na środkowym Pacyfiku (Wysp Marshalla, Karolinów i Marianów), jej nieprzejednana postawa w trakcie negocjacji co do liczby okrętów wojennych i baz floty na konferencji waszyngtońskiej oraz nieustanna *pénétration pacifique* Chin. Co więcej, nowoczesna japońska marynarka wojenna była jedynym na tyle silnym rywalem (w razie zakładanego braku wrogości Brytyjczyków), którego istnienie uzasadniało wielkość U.S. Navy i jej wydatki. Nic dziwnego zatem, że już w styczniu 1920 roku szef operacji morskich ostrzegł dowódcę Korpusu Piechoty Morskiej, że plany

i programy marynarki wojennej będzie odtąd określał plan wojenny pomarańczowy i odpowiednio do niego Korpus powinien się przygotować do ewentualnych operacji desantowych na Pacyfiku[28]. Choć w praktyce zmniejszony stan liczebny czynił wykonanie tego zadania niemożliwym, zapadły postanowienia strategiczne i miały nie ulec zmianie tak długo, jak utrzymywały się podejrzenia co do zamiarów Japonii. Zagrożenie ze strony Japonii było czynnikiem wzmacniającym twierdzenie żołnierzy Korpusu, że stanowi on specjalną jednostką bojową, a nie tylko drugoligową żandarmerię.

Jednoznaczne zidentyfikowanie przyszłego wroga z kolei spowodowało, że wielu pomniejszych planistów i oficerów średniego szczebla zabrało się za rozwiązywanie problemu, jak w praktyce miałyby wyglądać walki z Japończykami na przestrzeni 8 tys. kilometrów Pacyfiku. Major Earl H. „Pete” Ellis z piechoty morskiej, choć z pewnością nie był jedynym Amerykaninem zajmującym się tą kwestią, zaczął ją rozpracowywać i przedstawiać rozważania w serii memorandów w latach 1919–1922. Potrzebna była wyspecjalizowana służba, gdyż duża, ciężka armia nie mogła tego robić. I prawdopodobnie wcale nie byłaby tym zainteresowana. Okazało się, że będzie to piechota morska – przez przypadek, bo wszystkie operacje morskie i desantowe podlegały dowództwu marynarki wojennej, a Korpus Piechoty Morskiej był również jej służbą odpowiedzialną za wysunięte bazy. I, jak stwierdził major Ellis w swoim słynnym memorandum z lipca 1921 roku o siłach do spraw wysuniętych baz w Mikronezji, wyznaczona do tego zadania miałaby specyficzne obowiązki, takie jak „redukcja i okupacja [zajętych przez Japończyków] wysp” oraz „zakładanie tam niezbędnych baz”[29].

Zgodnie z tym samym rozumowaniem służba, której powierzono to zadanie – czyli Korpus Piechoty Morskiej, jak formalnie zdefiniowano w umowie między armią a marynarką wojenną z 1927 roku – musiała przygotować wdrożenie tych obowiązków w terenie: na niebezpiecznych podejściach do wybrzeża zajętego przez wroga i na założonym, zabezpieczonym przyczółku plażowym. Pierwsi planiści Korpusu rozumieli, że specjalnie przeszkolone jednostki desantowe będą potrzebować specjalnego sprzętu i specjalnej broni (od operacji hiszpańskiej piechoty morskiej w celu zajęcia Azorów minęło już prawie 340 lat). W pierwszych memorandach major Ellis domagał się łodzi desantowych z działkami dziobowymi, specjalnie wyposażonych oddziałów sygnalizacyjnych, ekspertów od demontowania przeszkód plażowych i rozbrajania pól minowych oraz lotnictwa morskiego do ostrzeliwania plaż. Niektóre inne pomysły majora Ellisa okazały się mniej udane, na przykład motorówki ciągnące barki, ale był wizjonerem, a jego zagadkowa śmierć na Karolinach w 1923 roku okryła jego koncepcje mgłą romantyzmu i tajemniczości[30].

Jeszcze w okresie, gdy zmarł major Ellis, nad tą kwestią ciężko pracowali również inni, mający innowacyjne podejście majorowie i pułkownicy Korpusu Piechoty Morskiej. Nie było to łatwe. Coroczne manewry u południowych wybrzeży Stanów Zjednoczonych, w Panamie (wyspa Culebra) i na Karaibach – które w perspektywie długoterminowej były bardzo ważne, ale początkowo wykazały ogromne niedostatki – potwierdziły rozziew między teorią a praktyką, gdy podjęto próbę lądowania na płytkiej plaży czy podmokłych namorzynach. We wspaniałej historii Korpusu pióra Allana R. Milletta można znaleźć cierpkie komentarze o „fiasku” manewrów

przeprowadzonych zimą 1923–1924 na wyspie Culebra: „Sternicy marynarki wojennej nie dotarli do właściwej plaży w odpowiednim czasie, wyładunek zaopatrzenia odbywał się chaotycznie, ostrzał z okrętów był niewystarczający, a łodzie desantowe marynarki ewidentnie nie nadawały się do transportu ludzi i sprzętu. Manewry jednak pozwoliły rozpoznać tyle błędów i problemów, że Korpus miał co robić przez następne 15 lat”[31].

Jednak paląca potrzeba posiadania lepszego sprzętu zachęcała do stałych poszukiwań nowych rozwiązań i technik. Już w połowie lat 20. XX wieku ludzie spacerujący brzegiem Potomaku lub Hudson mogli zobaczyć przekraczające te rzeki czołgi pływające – kolejny produkt ekscentrycznego projektanta J. Waltera Christiego. Jego największym wkładem w II wojnę światową (patrz rozdział 3) było zaprojektowanie zawieszenia i podwozia pojazdu, z którego pewnego dnia powstał radziecki czołg T-34. Nowa konstrukcja Christiego, przekraczający rzeki czołg, tonęła na mniej osłoniętych wodach (na morzu), ale ponad dekadę później ponownie, z pożytkiem dla aliantów, pojawił się pomysł zbudowania napędzanej silnikiem strzelającej do przodu amfibii, najczęściej w postaci LVT (Landing Vehicle Tracked – gąsienicowa barka desantowa do przewozu pojazdów). Podobnie ogromne rozczarowanie niedostatkami pierwszych prototypów motorowych jednostek desantowych skłoniło bardziej pomysłowych oficerów Korpusu do poszukiwania nowszych rozwiązań. Wśród nich była płaskodenna łódź Andrew Higginsa, pierwotnie zaprojektowana do użytku na zalewiskach Everglades na Florydzie. Jej późniejsza wersja, LCVP (Landing Craft, Vehicle, Personnel – barka desantowa do przewodu pojazdów i ludzi), po 1942 roku przewiozła setki tysięcy żołnierzy i komandosów piechoty morskiej na plaże.

Występowały dwie przeciwstawne tendencje. Po pierwsze, nigdy nie nastąpił wymarzony rozwój piechoty morskiej, a jedynie ciągle zakłócana i zbyt często wstrzymywana pogoń za wyprzedzającą swoje czasy doktryną. Wynikało to nie tylko z braku pieniędzy na rozwój tej formy działań wojennych czy też z licznych przeszkód piętrzonych przez pewne kręgi w armii, marynarce wojennej, a nawet w samym Korpusie. Powodem było to, że trudności finansowe w połączeniu z innymi wymaganiami wobec służby oraz polityczną izolacją często prowadziły do zawieszenia całej idei (operacje w Chinach i Nikaragui w zasadzie na długi czas pozbawiały Korpus jego aktywnych oddziałów). Przez prawie całe lata 30. XX wieku podstawowym podręcznikiem doktryny był stosownie zatytułowany *Tentative Manual for Landing Operations* (*Wstępny podręcznik operacji lądowania*). Dopiero w 1939 roku szef Korpusu zgodził się, że należy podkreślać rolę piechoty morskiej jako podstawowych sił obronnych, gdy prosił Kongres o dodatkowe fundusze, ponieważ siły ekspedycyjne będą postrzegane jako „interwencyjne”[32]. Bardziej pozytywnym aspektem było jednak to, że po przyjęciu doktryny operacji desantowych i przekonaniu Kolegium Połączonych Szefów Sztabów (Joint Chiefs of Staff) do uznania specjalnej roli Korpusu we wdrażaniu tej doktryny w życie, piechota morska miała zagwarantowane przetrwanie, nawet jeśli brakowało jej sprzętu i broni. Tym, czego potrzebowała, były kolejne agresje państw Osi i konsekwentne alarmowanie opinii publicznej, a jedno i drugie miało wkrótce nastąpić. Wszystkie organizacje korzystają na istnieniu prawdziwych lub potencjalnych wrogów.

Jednak podczas tej wojny na Pacyfiku znajdowała się jeszcze jedna armia desantowa, a konkretnie sama armia

Stanów Zjednoczonych. Wyjaśnienie tego faktu jest łatwe. Po prostu armia była już obecna na tym obszarze działań wojennych, to znaczy na Filipinach i Hawajach, gdy w grudniu 1941 roku Japończycy zaatakowali Pearl Harbor. Obecność tam generała MacArthura, jego naciski, aby mógł poprowadzić alianckie kontruderzenie na Japończyków, i równie istotny fakt, że amerykańskie Kolegium Połączonych Szefów Sztabów nie chciało go mieć gdzie indziej, oznaczały, że na Pacyfik zostaną wysłane liczne dywizje armii. Liczyła się jeszcze praktyczna kwestia, a mianowicie to, że choć Korpus Piechoty Morskiej szybko się rozwijał, nadal był o wiele za mały, aby wziąć udział we wszystkich walkach lądowych na wyspach pacyficznych. Ponieważ ani marynarka wojenna, ani armia nie chciały zgodzić się, aby jakakolwiek inna służba objęła naczelne dowództwo nad tym ogromnym teatrem działań wojennych, wypracowano rozwiązanie kompromisowe. Generał MacArthur miał stać na czele nowego dowództwa południowo-zachodniego Pacyfiku, gdzie głównie walczyły oddziały armii, choć przy znacznym udziale sił powietrznych i morskich, natomiast admirał Nimitz miał szefować dowództwu środkowego Pacyfiku będącego domeną marynarki wojennej, choć znacznie zaangażowała się tam również armia. Było to niewygodne. Czyżby te służby wolały poświęcić więcej czasu na rywalizowanie ze sobą o środki, zamiast połączyć siły, aby pokonać Japonię? – zapytał Churchill w Casablance. W ostateczności jednak taki podział kompetencji działał.

Dla armii nie była to łatwa sytuacja. Całe jej pokolenie oficerów i podoficerów skupiających się na europejskim stylu walki musiało zacząć myśleć o posługiwaniu się barkami desantowymi zamiast batalionami ciężkich czołgów. Niektóre oddziały zaczęły eksperymentować

z technikami operacji desantowych pod koniec lat 30. XX wieku (głównie przekraczać rzeki). Mimo wszystko jednak ciężko było przeciętnemu oficerowi armii pogodzić się z tym, że musi się uczyć od piechoty morskiej, pożyczać od niej sprzęt albo czasem podlegać generałowi Korpusu Piechoty Morskiej. Liczebny wzrost armii po grudniu 1941 roku był znacznie wyższy niż jakiejkolwiek innej służby i dlatego wiele niedoświadczonych dywizji armii walczyło u boku bardziej zaprawionych w bojach oddziałów piechoty morskiej, na przykład u boku 1. czy 2. Dywizji (jak w kampanii na Marianach). Jednak armia postawiona przed wyzwaniem, jakim była walka na rafach koralowych, szybko się uczyła. Kulminacja nastąpiła chyba w wielkiej bitwie o Okinawę, gdzie 1 kwietnia 1945 roku dwie dywizji piechoty morskiej i dwie dywizje armii (osłaniane, jak należy zauważyć, przez ponad 40 lotniskowców różnych typów) wyszły razem na brzeg niedaleko niewielkiej wioski Hagushi. Japońskim obrońcom nie robiło różnicy, które z nadchodzących batalionów spuszczanych na wodę z podobnych okrętów desantowych w podobnych barkach desantowych należały do jednej, a które do drugiej służby. Wszyscy najeźdźcy stanowili część ogromnych sił desantowych nadciągających z morza na ląd[33].

Kontrolowanie oceanów i przestworzy nad nimi

Począwszy od 1943 roku, wszystkie typy samolotów miały swój udział w rosnącej kontroli Amerykanów nad zachodnim Pacyfikiem i byłoby błędem nie doceniać znaczenia dywizjonów myśliwców P-38 Lightning i P-47 Thunderbolt, średnich bombowców B-25 Mitchell, ciężkich bombowców B-24 Liberator itd. Jednak należy też zaznaczyć, że największy wkład w uzyskanie dominacji nad Japonią w tych rozległych przestworzach na zachód od

Hawajów i na północ od Nowej Gwinei – czyli na dystansie znacznie większym niż z Irlandii na Ukrainę – miały lotniskowce klasy Essex i myśliwce Grumman F6F Hellcat[34] zaprojektowane do startowania z tych okrętów wojennych. Przechyliły szalę równowagi po części dlatego, że weszły do służby w krytycznym okresie od połowy 1943 do początku 1944 roku, a zatem dokładnie wtedy, gdy amerykański kontratak zaczynał nabierać tempa. Wpłynęły na sytuację również dlatego, że tak doskonale się na wzajemnie uzupełniały. F6F doskonale broniły lotniskowców, z których startowały, oraz siały postrach wśród wrogów.

Dzieje ewolucji szybkich amerykańskich lotniskowców sięgają początku lat 20. XX wieku. Ogromne wrażenie na amerykańskich obserwatorach wywarła akcja przebudowywania przez Royal Navy niektórych starszych okrętów, na przykład w połowie ukończonych krążowników. Brytyjczycy z jednostek artyleryjskich z licznymi nadbudówkami zrobili okręty z płaskim pokładem lotniczym umożliwiającym poziomy start i lądowanie myśliwcom oraz bombowcom wysokiego pułapu, torpedowym i nurkującym, które mogły przelecieć kilkaset kilometrów, aby uszkodzić statki wroga, a później wrócić na jednostkę macierzystą. Sławny admirał William Sims, powszechnie uznawany za ojca amerykańskiej floty lotniskowców, już w 1925 roku powiedział komisji Kongresu: „Marynarka, której lotniskowce zapewnią jej panowanie w powietrzu nad flotą wroga, może pokonać przeciwnika. […] Szybki lotniskowiec to podstawowy okręt przyszłości”[35].

W okresie wojennym flota lotniskowców Royal Navy pozostawała nieco w tyle, natomiast w Japonii i Stanach Zjednoczonych – choć żadne z tych państw nie miało niezależnej służby jako „trzeciej siły zbrojnej” – mimo

typowych uprzedzeń starszych admirałów będących zwolennikami pancerników rozwijało się lotnictwo floty. Bezkresne oceany rozciągające się za ich nabrzeżnymi miastami wzmagały potrzebę posiadania lotniskowców i samolotów na pełnych morzach, które zapewniałyby ich krajom obronę dalekiego zasięgu. W pierwszej połowie lat 30. XX wieku niektórzy oficerowie marynarki japońskiej, obawiając się niespodziewanego ataku nie wiadomo skąd, zaproponowali powszechną rezygnację z lotniskowców, gdyż spodziewali się, że ta rewolucyjna broń przyczyni się do większych zniszczeń w ich kraju, niż spowoduje u wrogów. I okazało się, że mieli rację. Jednak wniosek został odrzucony podczas międzynarodowych rokowań na temat rozbrojenia marynarek wojennych w latach 20. XX wieku. Wówczas Japonia uznała, że nie ma innego wyjścia, jak zbudować więcej lotniskowców i lepsze samoloty.

Japońscy konstruktorzy samolotów floty byli wyjątkowo dobrzy, a ich umiejętność wykorzystywania i udoskonalania zachodnich projektów – nadzwyczajna. W 1930 roku stocznie japońskie wypuściły niezwykle szybkie i ładowne lotniskowce „Akagi”[36] z 60 samolotami i „Kaga”[37] z 72 samolotami. Zachód nie miał niczego podobnego, choć Stany Zjednoczone pracowały nad tym, aby dorównać Japonii. Pod koniec dekady do tych pierwszych, ale bardzo udanych prototypów dołączyły „Soryu”, „Hiryu”, „Shokaku” i „Zuikaku”[38], a kolejne miały wkrótce wzmocnić japońskie siły zbrojne. Wyjątkowo skuteczny szef departamentu do spraw rozwoju sił powietrznych w Ministerstwie Marynarki Wojennej, admirał Isoruku Yamamoto, i dynamiczny dowódca skrzydła Minoru Genda (który później poprowadził atak na Pearl Harbor) naciskali, aby uwolnić lotniskowce od pierwotnej, statycznej roli obrońców ojczyzny i pozwolić im działać bardziej

swobodnie i agresywnie. Admirał Yamamoto nalegał również, aby zwiększyć produkcję nowoczesnych japońskich samolotów, zwłaszcza wspaniałych Mitsubishi Zero. Gdy na początku grudnia 1941 roku sześć dużych lotniskowców wzięło udział w ataku na Pearl Harbor, okazało się, że jest to najszybsza tego typu flota, jaką kiedykolwiek dotąd widział świat[39].

Jednak wojna dopiero się zaczęła i Amerykanie mieli wrócić z przekraczającymi wyobraźnię siłami powietrznymi marynarki wojennej. U.S. Navy, podobnie jak floty Wielkiej Brytanii i Japonii, zmagała się z problemem, który okazał się największą trudnością techniczno-logistyczno-materiałową. Mianowicie w latach 20. i 30. XX wieku w błyskawicznym tempie rosły moc, prędkość, wielkość i kształt *wszystkich* samolotów, więc potrzebne były lotniskowce o znacznie większych pokładach, o znacznie większych ładowniach do przechowywania samolotów pod pokładem, o znacznie większych zbiornikach paliwa dla co najmniej 80 samolotów, o znacznie potężniejszych systemach obrony przeciwlotniczej, o znacznie większej ilości miejsca dla liczniejszych załóg itd. Potrzebny był zatem okręt o długości co najmniej 260 metrów z napędem na tyle mocnym, aby nadawał gigantycznej jednostce dużą prędkość (powyżej 30 węzłów[40]) przez wiele dni, a nawet tygodni. Konstruktorzy musieli rozwiązać wszystkie problemy wynikające z budowy kadłuba statku i pokładu lotniskowego, który byłby zawsze stabilny – przy każdej pogodzie i przy obciążeniu ponad 5 tys. ton samolotów i paliwa. Ponadto ogromne straty, które Royal Navy poniosła w atakach Luftwaffe podczas kampanii w Norwegii i na Krecie, podziałały otrzeźwiająco na projektantów admiralicji na całym świecie i zmusiły ich do zdwojenia, a nawet potrojenia liczby dział przeciwlotniczych (i ich

załóg) na pokładzie lotniskowców. Oznaczało to budowę bardzo skomplikowanych i bardzo kosztownych systemów uzbrojenia.

Dlatego amerykańska marynarka wojenna wystąpiła do prezydenta i Kongresu o przyznanie ogromnego zastrzyku funduszy na rozwój sił powietrznych floty. Powolna, ale dokładna machina polityczna zareagowała pod koniec lat 30. XX wieku, gdy zagrożenie wojną stawało się coraz bardziej realne. Korpusowi marynarki wojennej nie było zbyt trudno przekonać polityków, że szybkie lotniskowce działające niezależnie od wolniejszej floty bojowej pozwolą utrzymać wrogie siły z dala od kraju. Nawet amerykańscy izolacjoniści kupili ten argument. Dzięki sumom przeznaczonym na budowę samolotów i okrętów przemysł na całym kontynencie zaczął się podnosić z zapaści, na szczęście przy dużych zasobach surowców, kapitału i wykwalifikowanej siły roboczej. W efekcie miała powstać nowa klasa dużych okrętów wojennych transportujących samoloty, co prawda późno wchodzących do służby podczas wojny – ale nie za późno.

Przed atakiem na Pearl Harbor, i po nim, przeważnie dwa z siedmiu lotniskowców floty stacjonowały na Atlantyku. Jednym z nich był USS „Wasp”[41] użyczony Brytyjczykom na krótko w 1942 roku. Pomógł im, pływając na wschód od Gibraltaru i wysyłając spitfire’y do wzmocnienia sił na Malcie. Pięć pozostałych lotniskowców floty służyło na Pacyfiku i gdy nie wchodziły do portów Wybrzeża Zachodniego, operowały z bazy w Pearl Harbor. Na szczęście nie było ich tam 7 grudnia 1941 roku, gdy pięć stojących w porcie pancerników zatonęło, a inne zostały uszkodzone. Resztki uzbrojonej w potężne działa floty wycofano do Kalifornii. Dlatego w początkowych starciach w wojnie na Pacyfiku po stronie amerykańskiej brały udział

przedwojenne lotniskowce, których nazwy zapisały się chwalebnie w historii: USS „Lexington”, USS „Saratoga”, USS „Yorktown”, USS „Enterprise” i USS „Hornet”[42].

Te okręty niewątpliwie pozwoliły zatrzymać japońską ekspansję, ale za straszliwą cenę. USS „Lexington” został ciężko uszkodzony w bitwie na Morzu Koralowym w maju 1942 roku i zatonął, a USS „Yorktown” Japończycy zniszczyli miesiąc później w starciu lotniskowców obok wyspy Midway. Wkrótce potem USS „Wasp” został storpedowany, gdy pełnił obowiązki eskortowca w drodze na Guadalcanal. Japońskie bombowce storpedowały i zbombardowały USS „Hornet” podczas bitwy obok wysp Santa Cruz. Wyeksploatowany i uszkodzony w walkach USS „Enterprise” odesłano do bazy na remont. Toteż przez pewien czas na początku 1943 roku U.S. Navy miała na Pacyfiku tylko jeden lotniskowiec – USS „Saratoga”. Później dołączył do niego nowy brytyjski, szybki lotniskowiec HMS „Victorious”[43], co było miłą rekompensatą dla Amerykanów za wysłanie USS „Wasp” do eskortowania konwojów śródziemnomorskich. Obie jednostki ściśle ze sobą współpracowały, a ich samoloty lądowały naprzemiennie na pokładzie to jednego, to drugiego okrętu[44].

Nadchodziły jednak zmiany. Podczas wojny na Pacyfiku było wiele punktów zwrotnych lub momentów, które chciano za takie uznać – od walk o Midway i Guadalcanal po bitwę w zatoce Leyte. Mniej znanym, ale bardzo silnym pretendentem do tytułu „punktu zwrotnego” jest dzień 30 maja 1943 roku, w którym USS „Essex”[45] wpłynął do zatoki Pearl Harbor. Był pierwszym z serii zupełnie nowych, wytrzymałych, potężnych i nowoczesnych lotniskowców, które miały odcisnąć swoje piętno na charakterze wojny na tym ogromnym oceanie. Nowy USS „Yorktown” (zgodnie

z tradycją amerykańskiej marynarki wojennej nadawania wodowanym statkom nazwy jednostki ostatnio straconej w bitwie) przypłynął pod koniec lipca wraz z kilkoma nowymi lekkimi lotniskowcami. Jednak to okręty klasy Essex miały królować na tej scenie[46]. Jeśli wziąć pod uwagę, że był to pierwszy okręt o niemal rewolucyjnej konstrukcji (sterowane radarowo działa i systemy detekcji, pancerne hangary, boczne windy dla zaoszczędzenia miejsca, ogromne turbiny nadające mu prędkość ponad 30 węzłów oraz 90–100 samolotów), trzeba przyznać, że konstruktorzy i szkutnicy dokonali cudu. Stępkę położono w kwietniu 1941 roku, wodowanie nastąpiło w lipcu 1942 roku, a wejście do służby – w grudniu 1942 roku. Kolejne 31 okrętów tej klasy o ulepszonych parametrach zamówiono w 24 ogromnych stoczniach zmobilizowanych do produkowania nowej amerykańskiej floty wojennej[47]. To uzupełnienie sił nastąpiło we właściwym momencie. Nowy USS „Yorktown” dotarł do Pearl Harbor niecałe cztery miesiące przed operacją na Wyspach Gilberta.

Nowe lotniskowce podlegały dowództwu admirała Nimitza na środkowym Pacyfiku, a nie dowództwu południowo-zachodniego Pacyfiku. Wzbudziło to przerażenie admirała Halseya, który miał dość solidną flotę pancerników i krążowników, ale brakowało mu lotniskowców z ich samolotami, gdy próbował zapewnić wsparcie armii i piechocie morskiej w drodze przez Wyspy Bismarcka i Nową Gwineę. Generalnie jednak, dzięki stosunkowo małemu natężeniu walk na środkowym Pacyfiku, amerykańscy admirałowie i stratedzy na Hawajach mieli czas na wypróbowanie nowej doktryny taktycznego użycia lotniskowców. Zrezygnowali z zasady, że lotniskowce amerykańskie (każdy oczywiście z własną eskortą) muszą działać pojedynczo, co miało zapobiec

zatopieniu wszystkich za jednym zamachem, jak to spotkało lotniskowce japońskie w bitwie o Midway. Bardziej ambitni i myślący po lotniczemu oficerowie przekonywali, że właśnie dzięki zgrupowaniu tych okrętów marynarka wojenna uzyskałaby większą siłę uderzeniową. Setki samolotów startujących z wielu lotniskowców mogły zadać silniejszy cios bastionowi wroga lub jego flocie wojennej niż jeden lotniskowiec, a także wspierałyby się nawzajem, odpierając japońskie ataki lotnicze.

Ta zmiana w doktrynie miała zostać wypróbowana w nękających rajdach na mniejsze cele zamiast w ataku na duże siły nieprzyjaciela lub dużą bazę, jak Rabaul. Było to mądre posunięcie, gdyż większość marynarzy i pilotów była niedoświadczona, a lotniskowce i myśliwce Hellcat – nowe i nieprzetestowane. Admirał Nimitz – podobnie jak książę Wellington ostrożny w pierwszych posunięciach kampanii w latach 1808–1814, której celem było odbicie Hiszpanii – chciał ostrożnie posuwać się przez Pacyfik, zachowując dużo miejsca do wycofania się. Task Force 15 (TF 15), zbudowana wokół nowych USS „Essex” i USS „Yorktown” oraz lekkiego lotniskowca USS „Independence”[48] ochranianych przez szybki pancernik, dwa krążowniki i 10 niszczycieli, przeprowadziła 31 sierpnia 1943 roku silne uderzenia na japońskie instalacje i lotniska na wyspie Marcus[49] – bazę na wysepce znajdującej się bliżej Japonii niż Hawajów. Po pierwszych porannych rajdach nie kontynuowano ataku, a dowódca sił jak najszybciej wycofał okręty na Hawaje. Taki jednak był cel – uderzyć i uciekać. Inny zespół uderzeniowy zbudowany wokół dwóch lekkich lotniskowców zaatakował 1 września wyspę Baker na wschód od Wysp Gilberta. Po ataku lotniczym nastąpiła okupacja wyspy i budowa amerykańskiej bazy lotniczej. Te dwa lekkie lotniskowce, USS „Princeton” i USS „Belleau

Wood”[50], dołączyły później do nowego USS „Lexington” w przeformowanej TF 15 i 18 września uderzyły na atol Tarawa należący do grupy Wysp Gilberta.

Ostatni atak nie zakończył się takim sukcesem jak poprzednie, ponieważ większość ataków bombowych na Tarawę udaremnił kamuflaż wroga. W Cesarskiej Kwaterze Głównej zdano sobie wówczas sprawę, że oprócz powstrzymania natarcia generała MacArthura na dużą bazę w Rabaul będzie trzeba sobie poradzić z kolejnym problemem. Garnizon na Wyspach Gilberta dostał rozkaz, by bronić posterunku do końca, co było groźne dla desantującej piechoty morskiej, zwłaszcza dlatego, że na fotografiach lotniczych nie znaleziono raf wokół atolu Tarawa ani wielu ukrytych stanowisk obronnych na wyspie. W sumie te niewielkie rajdy były przydatnymi operacjami ćwiczebnymi dla amerykańskich żołnierzy, oficerów i sztabowych strategów oraz potwierdziły argument, że nacieranie na Japonię z dwóch kierunków, przynajmniej przez pewien czas, stanowi najlepsze rozwiązanie. Ostatni próbny rajd – atak lotniczy 5 października 1943 roku z sześciu lotniskowców na wyspę Wake – służył temu, aby zmusić stacjonujące tam samoloty Zero do wzbicia się w powietrze i podjęcia walki, w której zostały zestrzelone przez nowe myśliwce Hellcat. Rajd ten pozwolił również dowódcy TF 14 na przećwiczenie działania sześciu lotniskowców wspólnie lub w podgrupach[51].

Bitwa na Wyspach Gilberta o atol Tarawa i mniejszy atol Makin[52] w listopadzie 1943 roku jest wspominana jako bohaterska walka Korpusu Piechoty Morskiej. Mogła jednak skończyć się znacznie gorzej dla marines, gdyby nie akcje grup lotniskowców osłaniających ten desant. Stacjonujące na lądzie samoloty, które tak dobrze sprawdziły się podczas uderzeń generała MacArthura i admirała Halseya na

północne wybrzeża Nowej Gwinei, nie mogły być tak skuteczne w Mikronezji, ponieważ po prostu nie było tam wystarczającej liczby odpowiednich wysp, które dałoby się przekształcić w bazy bombowców, a odległości między istniejącymi bazami były ogromne. Zatem główna odpowiedzialność za osłonę powietrzną spadała na grupę szybkich lotniskowców i to nie tylko podczas operacji na Wyspach Gilberta, ale również podczas późniejszych ataków na Wyspy Marshalla, Karoliny i Mariany. Lotniskowce były, jak pisze wielki historyk wojny na Pacyfiku R. H. Spector, „kamieniami węgielnymi" tych operacji[53]. W tym okresie na Pacyfiku pojawiło się kolejne pół tuzina lotniskowców klasy Essex i drugie tyle lekkich lotniskowców klasy Independence. To zadziwiające, gdyż w styczniu U.S. Navy miała na tych wodach tylko jeden sprawny lotniskowiec, a w listopadzie – całą armadę. Bieg wojny odwrócił się wówczas bardzo szybko.

Największe bitwy o panowanie w powietrzu stoczono nie nad samymi Wyspami Gilberta, ale w pewnej odległości na południowy zachód od nich. Nieco wcześniej w tych okolicach TF 38 admirała Halseya, z uszkodzonym USS „Saratoga" i niedoświadczonym USS „Princeton", do których kilka dni później dołączyły trzy lotniskowce admirała Nimitza (TF 50.3), zniszczyły wiele japońskich krążowników i niszczycieli w Rabaul oraz połowę japońskich samolotów z lotniskowców, które przyleciały tam, aby wzmocnić siły lotnicze z baz lądowych. Gdy 120 japońskich samolotów z baz lądowych zaatakowało Task Force 50.3, odparto je w niecałą godzinę. Złożone z myśliwców Hellcat patrole walki powietrznej oraz śmiertelnie niebezpieczne pociski z bezpiecznikami zbliżeniowymi z nowych 5-calowych (kalibru 127 mm) dział lotniskowców potrafiły zatrzymać zmasowany atak lotniczy,

nawet bez osłony ogniowej z pancerników i krążowników[54].

W listopadzie 1943 roku, gdy piechota morska toczyła walki na rafach koralowych Wysp Gilberta, chronił ją już potężny parasol osłony powietrznej, którą zapewniały samoloty z lotniskowców. Warto przypomnieć sobie te dane, ponieważ były to pierwsze na środkowym Pacyfiku skoordynowane operacje różnych amerykańskich sił zbrojnych, a także dlatego, że na nich wzorowano późniejsze działania. Siłom desantowym na atolu Tarawa towarzyszyły trzy pancerniki, trzy ciężkie krążowniki, pięć lotniskowców eskortowych (do ataków lądowych z bliska) i 21 niszczycieli. W ataku na położony dalej na północ atol Makin wzięły udział cztery pancerniki, cztery ciężkie krążowniki, cztery lotniskowce eskortowe i 13 niszczycieli. Najważniejsze jednak, że osłonę zapewniała grupa czterech formacji szybkich lotniskowców – w sumie 13 jednostek – które krążyły wokół po otwartym morzu, atakowały inne bazy japońskie i od czasu do czasu wracały, aby przeprowadzić ataki powietrzne wspierające oddziały desantowe. Walki na lądzie były straszne, natomiast amerykańskie panowanie na morzu nigdy nie zostało zakwestionowane.

Panowanie w powietrzu nad Wyspami Gilberta zostało zagwarantowane nie tylko przez skoncentrowanie tam dużych sił amerykańskich, ale również dzięki temu, co działo się na południowo-zachodnim Pacyfiku. Marsz generała Douglasa G. MacArthura za Rabaul oraz duże, okupione wysokimi stratami bitwy powietrzne nad tymi wyspami rozproszyły uwagę japońskich admirałów i strategów, a także doprowadziły do drastycznego spadku liczby japońskich samolotów i co ważniejsze, pozbawiły cesarską armię doświadczonych pilotów. Japońska flota

wojenna pozostała gigantyczna, prawnie nietknięta i gotowa do walki, ale bez panowania w powietrzu te wspaniałe w minionych czasach drednoty nie mogły zadać rozstrzygających ciosów. Jak mogłyby to zrobić, skoro stacjonujące na lądzie japońskie siły lotnicze szybko topniały, a większość ocalałych jeszcze lotniskowców miała za mało załóg samolotów i do tego były za słabo przeszkolone?

Partnerem bojowym lotniskowca klasy Essex był Grumman F6F Hellcat, jednosilnikowy myśliwiec o ogromnej wytrzymałości, prędkości i trwałości. W pełni przygotowany lotniskowiec floty zwykle ruszał do akcji z 36 myśliwcami (Hellcat), aby wspierać 36 bombowców nurkujących (Curtis SB2C Helldiver[55]) i 18 samolotów torpedowo-bombowych (Grumman TBF Avenger[56]), a także zapewniać osłonę powietrzną okrętom wojennym, gdyby samoloty japońskie przystąpiły do kontrataku.

Bombowce nurkujące i samoloty torpedowo-bombowe zajmowały osobne, ważne miejsce w walkach nad Pacyfikiem od 1943 do 1945 roku, ale szczególnie istotną rolę odegrał myśliwiec F6F. Zaprojektowali go inżynierowie firmy Grumman. Miał zastąpić wcześniejszy model F4F Wildcat[57] – solidny i wytrzymały myśliwiec, który potrafił znieść sporo uszkodzeń i jeszcze wrócić do bazy. Ponieważ wszystkie siły powietrzne w 1941 roku zwiększały moc, prędkość i uzbrojenie swoich samolotów – nowych spitfire’ów, mosquitów, stodziewięćdziesiątek, thunderboltów, typhoonów – rozsądna firma Grumman zrobiła to samo. Powietrzne pojedynki myśliwców Wildcat z Zerami w pierwszym roku wojny były bardzo pouczającym doświadczeniem dla Amerykanów, ponieważ samoloty japońskie miały większą zwrotność i większą prędkość wznoszenia. Jednak Grumman i U.S. Navy przystąpili do

prac modernizacyjnych, jeszcze zanim rozpoczęły się działania wojenne. Kontrakt na F6F został podpisany w czerwcu 1941 roku i wkrótce pierwotnie stosowany silnik lotniczy Wright zastąpiono mocniejszym silnikiem Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp, a pierwsza maszyna nowego typu wzbiła się w powietrze 30 lipca 1942 roku[58]. Zadziwiające są podobieństwa do prawie równolegle rozgrywającej się historii zastąpienia silnikiem Merlin firmy Rolls-Royce słabszego silnika Alison w myśliwcu P-51 Mustang (rozdział 2).

W hellcatach zapożyczono opancerzenie od wildcatów i je ulepszono. Kokpit, owiewka, silnik i zbiorniki paliwa zostały dobrze zabezpieczone, więc trudno je było zestrzelić. (Jeden z tych samolotów po ciężkich walkach nad Rabaulem doleciał na lotniskowiec, mimo że miał 200 dziur po kulach). Zasadnicza różnica polegała na tym, że nowy samolot potrafił szybciej się wznosić, nurkować i skręcać niż samoloty japońskie, nawet wspaniałe myśliwce Zero, które zaczęły odstawać w wyścigu o palmę pierwszeństwa pod względem prędkości i zdolności bojowych. Pierwsze hellcaty dołączyły do lotniskowca „Essex” w lutym 1943 roku, a ich piloci wykorzystali spokojniejszy okres na środkowym Pacyfiku, aby intensywnie ćwiczyć i eksperymentować z udoskonalonymi maszynami. 23 i 24 listopada, w tracie operacji na Wyspach Gilberta, hellcaty z lotniskowców zestrzeliły 30 japońskich Mitsubishi Zero, tracąc przy tym tylko jeden własny samolot. Nie był to szczęśliwy przypadek. Większość samolotów japońskich zniszczonych później podczas bitwy na Morzu Filipińskim padła ofiarą przewagi hellcatów w powietrzu, tak jak i te zestrzelone nad Rabaulem, Filipinami, Iwo Jimą i Okinawą. W tym czasie japońskim siłom powietrznym, podobnie jak Luftwaffe, zostało już niewiele doświadczonych pilotów

myśliwców, ale mimo wszystko różnica w stratach strony japońskiej i amerykańskiej jest zadziwiająca. Z kolei amerykańscy stratedzy pod koniec 1944 roku zaczęli się zastanawiać, czy nie dostają *zbyt wiele* doskonale wyszkolonych załóg samolotowych.

W czasie wojny myśliwce F6F Hellcat odbyły ponad 66 tys. lotów bojowych i prawie wszystkie z pokładów lotniskowców. Zniszczyły 5163 samoloty wroga przy stratach własnych wynoszących zaledwie 270 maszyn. Podczas całej wojny nie zdarzyło się nic podobnego. Zgodnie z zestawieniami jednego ze statystyków na hellcaty przypada 75% zwycięstw w powietrzu odnotowanych przez U.S. Navy na Pacyfiku. Te wytrzymałe, dające się przystosować myśliwce – których w sumie zbudowano 12 275 – okazały się idealną bronią w arsenale stworzonym do pokonania cesarstwa japońskiego[59].

Przygotowana więc została scena do następnych, pośrednich operacji w 1944 roku – tych na Wyspach Marshalla i Karolinach oraz wokół nich – przeprowadzonych przed kulminacyjnym atakiem na same Mariany[60]. Ciekawe jednak, że im więcej amerykańskich natarć odbywało się na tych odległych atolach Mikronezji (w odróżnieniu od kampanii na bardziej zamkniętych wodach południowo-zachodniego Pacyfiku), tym mniej zakłócały je japońskie siły lotnicze. Żaden z japońskich samolotów stacjonujących na lądzie nie mógł dolecieć tak daleko nad bezkres środkowego Pacyfiku. Natomiast ich samoloty z lotniskowców, podejmujące próby przeszkodzenia Amerykanom w operacjach desantowych, napotykały oczywiste zagrożenie – ataki czających się amerykańskich okrętów podwodnych i silne kontrataki rojów nieprzyjacielskich samolotów operujących z dziesiątków lotniskowców.

Sztandarowym przykładem decydującej roli szybkich lotniskowców amerykańskich w wojnie na Pacyfiku jest starcie flot japońskiej i amerykańskiej 19 czerwca 1944 roku na zachód od wyspy Saipan, gdzie na plażach wylądowały oddziały inwazyjne i toczyły zażarte walki, aby przebić się w głąb lądu. Oficjalnie to starcie nosi miano bitwy na Morzu Filipińskim, ale piloci z lotniskowców potoczenie nazywali je „wspaniałym odstrzałem indyków nad Marianami”[61]. Ta bitwa lotnictwa dalekiego zasięgu marynarki wojennej potwierdziła wynik bitwy o Midway oraz słuszność decyzji strategicznej U.S. Navy, aby nacierać przez środkowy Pacyfik z pomocą lotniskowców i sił desantowych. Zarówno w tamtym czasie, jak i później ostro krytykowano amerykańskiego dowódcę admirała Raymonda Spruance’a za przyjęcie zbyt ostrożnego planu taktycznego. W ciągu dnia wysłał flotę na zachód od Marianów, a w nocy wycofał ją bliżej. Jeden z krytyków stwierdził, że podobnie admirałowi Johnowi Jellicoe zarzucano nadmierną ostrożność w działaniu podczas bitwy jutlandzkiej[62]. Nie wydaje się to uzasadnione, ponieważ priorytet miało osłanianie amerykańskich sił desantowych na Saipanie (gdzie admirał Spruance pospiesznie wysadził swoją dywizję rezerwy, gdy wywiad doniósł mu, że japońskie siły morskie opuściły bazy), a nie zatopienie jednego czy trzech pancerników wroga. To mogło poczekać.

W silnych atakach lotniczych i następujących po nich kontratakach japońskie okręty nawodne ponownie zostały zniszczone przez grupę czterech szybkich lotniskowców admirała Marca Mitschera. W sumie Japończycy stracili około 480 samolotów, czyli trzy czwarte z tych, które rzucili do walki. Nierównowaga była już wówczas ogromna. Japończycy ponieśli straty dziesięciokrotnie większe niż Task Force 58. Utrata wyszkolonych pilotów – oprócz tych,

którzy już zginęli nad Rabaulem – była nie do odrobienia, a japońska wielka flota wojenna prezentowała się coraz gorzej. Marzenie admirała Yamamoto, by ukarać Stany Zjednoczone i zmusić je do zaakceptowania dominacji Japonii w Azji Wschodniej, przepadło. Świetna kadra lotnictwa marynarki wojennej, która siała spustoszenie w Pearl Harbor i w ciągu kilku godzin posłała na dno oceanu HMS „Prince of Wales”[63] i HMS „Repulse”[64], sama została przetrzebiona.

Z powodzeniem można argumentować, że ta czerwcowa bitwa lotniskowców miała większe znaczenie strategiczne niż ta w zatoce Leyte (październik 1944), w której brało udział więcej okrętów wojennych i samolotów po obu stronach, ale walczyły o mniej ważną pozycję. Choć przeprowadzona w tej książce analiza kończy się na zajęciu Marianów, warto odnotować, że japoński plan odepchnięcia sił amerykańskich i uniemożliwienia im inwazji na Filipiny, zwany planem Sho-I, opierał się na użyciu lotniskowców admirała Jisaburo Ozawy. Miały one zwabić znacznie większą grupę lotniskowców amerykańskich na północ i tam, z dala od dużych pancerników, tak wybrać drogę przez różne cieśniny, aby zaskoczyć amerykańskie siły inwazyjne i uniemożliwić im lądowanie na wyspie Leyte. Siły admirała Ozawy stanowiły dobry wabik, gdyż w listopadzie 1944 roku miały zaledwie setkę samolotów i prawie samych niedoświadczonych pilotów. Prawdopodobnie admirałowie pancerników japońskiej marynarki wojennej bez oporów wystawili okręty admirała Ozawy jako przynętę, bo gdyby podstęp się udał, w końcu odnieśliby decydujące zwycięstwo. Jak się okazało, choć Amerykanie (zwłaszcza admirał Halsey) początkowo dali się nabrać, mieli dość sił, aby zadać ciosy Cesarskiej Marynarce Wojennej Japonii na wszystkich frontach. Cztery

lotniskowce admirała Ozawy poszły na dno, podobnie trzy pancerniki i dziewięć krążowników. Był październik 1944 roku, a pozycja Japończyków słabła.

W tych wszystkich kampaniach nad lotniskowcami czuwały okręty i załogi eskadr wsparcia. Tak jak Cezar potrzebował swojego kucharza, aby podbić Galię, tak szybkie i mające duży zasięg flotylle, które wyszły z Pearl Harbor, potrzebowały jego nowoczesnego odpowiednika – wspaniale wyposażonych okrętów zaopatrzenia, a zwłaszcza szybkich, specjalnie zaprojektowanych tankowców, bez których admirałowie Spruance, Halsey, Mitscher i inni mieliby znacznie zawężony obszar działania. Minikonwoje tankowców osłaniane przez silną eskortę krążowników ciągle pływały za głównymi siłami uderzeniowymi w stosunkowo niewielkiej odległości. Historycy wojskowości na ogół nie poświęcają im wiele uwagi, ale te tankowce, podobnie jak wszystkie inne elementy układanki, przyczyniły się do pokonania „tyranii odległości". Gdy w latach 1944–1945 Royal Navy wreszcie wysłała swoje nowoczesne pancerniki i lotniskowce na Daleki Wschód, ku jej zakłopotaniu okazało się, że w porównaniu z flotą amerykańską ma „bardzo krótkie nogi". Dobrze się spisała w atakach na instalacje japońskie w Birmie i Holenderskich Indiach Wschodnich, ale brak możliwości uzupełnienia paliwa (i wynikająca stąd konieczność korzystania z pomocy amerykańskiej) w operacjach na dalszych wodach Pacyfiku pozwoliły admirałowi Kingowi zablokować udział Brytyjczyków w tych operacjach aż do ostatniego etapu wojny. W końcu Admiralicja zamówiła przecież okręty zaprojektowane do walki u wybrzeży Norwegii i na Morzu Śródziemnym, a Amerykanie przygotowali się do wojny na szerszych wodach oceanicznych. I mieli rację[65].

Zmniejszanie państwa japońskiego

Zajęcie Marianów nie znaczyłoby tyle w wojnie na Pacyfiku, gdyby nie wiązało się z innym, odrębnym, ale współzależnym amerykańskim osiągnięciem – rozwojem najlepszego z alianckich bombowców strategicznych dalekiego zasięgu, czyli Superfortecą B-29. Ten nadzwyczajny samolot był potwierdzeniem przekonania Mitchella i Trencharda, że „bombowiec zawsze się przebije", jednak nie dlatego, że mógł wywalczyć sobie drogę wśród wrogich myśliwców do wyznaczonych celów, jak w Europe, ale z tego powodu, że wówczas latał wyżej i szybciej niż jakikolwiek samolot japońskiej obrony. B-29 ważył prawie dwa razy tyle co B-17 czy Lancaster i dzięki ciśnieniowej kabinie załogi mógł latać na bardzo dużych wysokościach z prędkością 570 km/h (próba dogonienia go przez myśliwce obrony wroga spowodowałaby zużycie posiadanego przez nie w zbiornikach paliwa), a potem zrzucać ciężkie, odłamkowe lub zapalające bomby na nieszczęsnych ludzi, aby straszliwie im odpłacić. Nie była to równa walka, jak podczas bitwy o Anglię, a raczej brutalna dewastacja z powietrza. Największymi aktami historycznymi, w których brały udział bombowce B-29, było zrzucenie bomb atomowych na Hiroszimę i Nagasaki, co w końcu zmusiło twardogłowych japońskich dowódców wojskowych do poddania się. Natomiast najbardziej niszczycielską akcją tych samolotów było zniszczenie Tokio bombami zapalającymi z niskiej wysokości w marcu 1945 roku. Zginęło wówczas 130 tys. osób. Podobną liczbę ofiar przyniosło zbombardowanie Drezna przez Brytyjczyków i Amerykanów, które miało miejsce niedługo potem.
W latach 1940–1942 Winston Churchill, często zatrzymujący się obok rzędu wypalonych domów we

wschodnim Londynie, ostrzegał państwa Osi, że nadejdzie ich kolej. Jednak nawet on, ze swą bujną wyobraźnią, nie był w stanie przewidzieć ogromu przyszłych zniszczeń spowodowanych przez bombowce.

Skąd wzięły się B-29?[66] Specyfikacje tego ogromnego samolotu zostały opracowane już w latach 1938–1939, podobnie jak wielu innych systemów uzbrojenia, które kojarzą nam się ze środkowym okresem wojny, takich jak bombowce Lancaster, myśliwce Spitfire, czołgi Sherman, barki desantowe i czołgi T-34. Przed wprowadzeniem ich do walki potrzebny był czas na testowanie. Podczas II wojny światowej ciężkie bombowce stopniowo przejmowały rolę pancerników i krążowników i to one wywierały nacisk na gospodarkę wroga. Niestety jednak zaprojektowanie ich i skonstruowanie zajmowało prawie tyle samo czasu, co dużych okrętów wojennych. Historia Superfortecy jest przykładem tego irytującego, ale naturalnego prawa, które mówi, że im bardziej skomplikowane urządzenie się buduje, tym więcej problemów pojawia się w początkowym okresie wprowadzania go do użytku.

Duża rozpiętość skrzydeł (43 m) i ogromna masa startowa (54 tys. kg) bombowca B-29 wpłynęły na projektowanie baz lotniczych, a także na długość i szerokość pasów startowych. Większość lotnisk, w tym wszystkie europejskie, była po prostu zbyt mała, aby B-29 mogły z nich wystartować. Zatem używano ich tylko na nowych, sztucznych pasach startowych, które wybudowano na pacyficznych atolach. Jednak wyzwania, przed jakimi stanęli inżynierowie budujący asfaltowe pasy, były niczym w porównaniu z trudnościami, jakie przedstawiało samo skonstruowanie maszyny. Do poderwania takiego ciężaru z ziemi i wzniesienia go na wysokość do 10 tys. metrów potrzeba było wyjątkowych urządzeń technicznych –

w większości jeszcze nieprzetestowanych – i maksymalnej pomysłowości ze strony wspaniałych zespołów projektowych i rozwojowych firmy Boeing. (I były to dziesiątki zespołów, a nie jeden supermądry konstruktor, jak Barnes Wallis w przypadku bombowca Vickers Wellington). Problemem było, na przykład, skonstruowanie kabiny ciśnieniowej w tak długim samolocie. Załoga przebywała zarówno w jego sekcji przedniej, jak i tylnej, a pośrodku znajdował się duży luk bombowy, który nie powinien być pod ciśnieniem. Nietrudno zrozumieć, dlaczego tyle czasu zajęło znalezienie rozwiązania kompromisowego – wymyślenie długiego, ciśnieniowego tunelu nad lukiem bombowym. Kolejnym zadaniem dla konstruktorów było dopracowanie rewolucyjnego centralnego systemu kierowania ogniem, sterowanego przez analogowy komputer wprowadzający poprawki wynikające z wiatru, grawitacji, prędkości lotu itd.[67]

Największe problemy inżynierom firmy Boeing i jej podwykonawcom sprawiły silniki Wright R-3350. Wszystkie pierwsze egzemplarze były nieodpowiednie i niesolidne. Kontrast z silnikami Merlin w mustangach oraz Pratt & Whitney w hellcatach jest intrygujący. W obu przypadkach zastąpienie oryginalnego silnika dużo lepszym rozwiązało problem napędu potencjalnie wspaniałej maszyny. W przypadku B-29, śmiałej i wspaniałej konstrukcji, trzeba było pokonać nie tylko trudności techniczne, takie jak regulacja ciśnienia w kabinie, ale również zmierzyć się z faktem, że maszyna miała za małą moc i osiągi. Osłona silnika Wright i klapy były złe, więc silnik się przegrzewał i zapalał. Drugi prototyp zapalił się podczas testów i rozbił o pobliską przetwórnię mięsa, zabijając wiele osób, w tym całą załogę. Im większa presja, aby stworzyć perfekcyjny samolot, tym liczniejsze i poważniejsze niepowodzenia.

Inżynierowie z ogromnych zakładów w Wichicie, którym zlecono udoskonalenie i ukończenie całych czterech grup maszyn, ironicznie określali swoją pracę jako „bitwę o Kansas”. Nie mylili się. Rozgorzała nawet poważna dyskusja o tym, czy nie zrezygnować z całego programu. Dopiero generał Henry „Hap” Arnold – który, jak wiemy z rozdziału 2, narzekał na nieudolność alianckich bombardowań strategicznych w Europie i chwytał się każdej szansy – zarządził kontynuowanie prac. Grudzień 1943 i styczeń 1944 roku były naprawdę przełomowym okresem w alianckich bombardowaniach strategicznych.

Prace trwały i samoloty powstały dzięki setkom drobnych poprawek wprowadzonych przez inżynierów firmy Boeing. Piloci, często potwornie przerażeni, opisywali pierwsze 20 sekund lotu po starcie jako „usilną walkę o prędkość”, gdy chcieli, aby ich masywna maszyna weszła na odpowiednią wysokość[68]. Nie zawsze ich modlitwy zostały wysłuchane i kilka B-29 rozbiło się po starcie z Saipanu, ponieważ silniki nie uniosły bardzo obciążonej maszyny na odpowiednią wysokość. Problem został rozwiązany dopiero po 1945 roku, gdy zastosowano znacznie lepszy silnik Pratt & Whitney. Nawet słynna „Enola Gay”[69], startującą 5 sierpnia 1945 roku z wyspy Tinian z bombą atomową w luku, przeznaczoną dla Hiroszimy, znalazła się niebezpiecznie blisko upadku na końcu długiego pasa startowego, zanim powoli kołysząc się, odleciała w ciemność nocy.

Jednak gdy B-29 wzbił się już na pożądaną wysokość, był poza zasięgiem i prawie niezniszczalny. Co mogło go zaatakować? Problemy tego bombowca wynikały z postawionych mu nadmiernych wymagań technicznych. Znacznie więcej maszyn stracono z powodów operacyjnych (awaria silnika, utrata ciśnienia powietrza) niż na skutek

zestrzelenia przez wroga. Gdy wreszcie trzy lub cztery grupy Superfortec bezpiecznie wystartowały, niedostępne myśliwcom wroga, rozpoczęło się odpłacanie Japonii.

Największym problemem dla strategów sił lotniczych było to, gdzie umieścić te ogromne samoloty. Zgodnie w pierwotnym zaleceniem prezydenta Roosevelta miały one startować z baz w południowych Chinach, gdzie przylatywałyby z większych baz w Indiach. Ten ogólny zamysł nie sprawdził się w przypadku paliwożernych B-29, które musiałyby polecieć z Seattle na Hawaje, następnie przez Australię do Asamu, później nad górami do bazy w Chengdu w prowincji Syczuan, a potem do Japonii, żeby ją zbombardować. Jednak ktoś musiałby dostarczyć do Chengdu bomby, paliwo i pociski do karabinów maszynowych, a także przywieźć bataliony konstrukcyjne, cement, prefabrykowane baraki Quonset, kable itd. Przypominałoby to udzielanie wsparcia kampanii alianckiej we Włoszech przez samoloty latające z Florydy przez Bahię, Freetown, Capetown, Zanzibar, Aden i Kair do Kalabrii. Musiała istnieć krótsza trasa.

Jednak w czerwcu 1944 roku amerykańscy stratedzy byli przekonani, że muszą wypróbować opcję chińską. Choć z powodu problemów produkcyjnych zmniejszyła się o połowę liczba grup bombowców B-29, które mogły stacjonować poza Indiami, przyjęto ten plan działania. 5 czerwca 1944 roku 98 maszyn B-29 wyleciało z Indii, aby zaatakować japońskie zakłady naprawy kolei w Bangkoku. Musiało to być sporym zaskoczeniem zarówno dla miejscowych Tajów, jak i dla garnizonu japońskiego. 15 czerwca 1944 roku 47 Superfortec, które przeleciały nad wschodnimi Himalajami i uzupełniły paliwo w Chengdu, zbombardowało Cesarskie Zakłady Żelaza i Stali w Yawacie. Był to pierwszy atak na Wyspy Japońskie od

przeprowadzonego ponad dwa lata wcześniej rajdu podpułkownika Doolittle'a.

Także w czerwcu 1944 roku piechota morska, armia i bataliony Seabee zajęły Mariany, dzięki czemu w niedługim czasie można było zrezygnować z niezwykle kosztownej i logistycznie karkołomnej kampanii bombardowania Japonii z południowych Chin. Ataki B-29 na Japonię z prowincji Syczuan nie ustały od razu. Jeszcze przez pół roku kontynuowano stamtąd naloty na ojczyznę wroga, póki nie była gotowa baza lotnicza na Marianach, a utrzymanie tych nalotów pozwoliło zdobyć wiele ważnych doświadczeń operacyjnych.

Dlatego od lipca do grudnia 1944 roku kontynuowano naloty, choć przeprowadzano mniej więcej zaledwie dwa miesięcznie. Na przykład 21 listopada 61 Superfortec wystartowało z Chengdu, aby zbombardować cele w Japonii. Jednak już trzy dni później 111 bombowców B-29 zaatakowało Tokio z dogodniej położonych baz na Marianach. Ostatni nalot bombowców B-29 z Chin na Japonię odbył się 6 stycznia 1945 roku, a następnie dywizjony zostały przeniesione na Pacyfik[70]. Załogom wyznaczono jedno z najtrudniejszych zadań lotniczych w tej wojnie, a sama ich obecność skłoniła Cesarską Kwaterę Główną do wydania rozkazu przeniesienia oddziałów głębiej do środkowych Chin, skutkiem czego oddalały się od trasy mającego większe znaczenie strategiczne amerykańskiego natarcia przez Pacyfik. Pierwotnym celem umieszczenia przez Amerykanów bombowców w tych odległych miejscach było udzielenie wsparcia chwiejnemu reżimowi Czang Kaj-szeka oraz znalezienie sprytnego sposobu na zlikwidowanie miast i bazy przemysłowej Japonii. Za największą korzyść, jaką przyniosła operacja Matterhorn[71], należy chyba uznać wzrost tendencji

„kontynentalnych” w armii japońskiej, a w latach 1944–1945 pozostawienie jej z ponad milionem żołnierzy w niewłaściwym miejscu i niewłaściwym czasie.

Późniejsze ataki bombowców B-29 na Japonię wykraczają poza ramy czasowe tej książki, jednak nawet skrótowy opis kampanii bombardowań z Marianów unaocznia jej główny cel. Pierwsza misja z wysp przeciw Tokio w dniu 24 listopada 1944 roku miała miejsce, gdy Amerykanie w kraju obchodzili Święto Dziękczynienia. Natomiast władze japońskie wydały wówczas instrukcje, aby oszczędzać jedzenie i wodę oraz powołać sąsiedzkie straże ostrzegające przed nalotami. Od początku 1945 roku ataki lotnicze zintensyfikowano. Po pewnym czasie okrutny dowódca oddziałów B-29, generał Curtis LeMay, uznał, że silne bombardowania nie zadają wrogowi wystarczających strat i że prawdopodobnie nie ma sensu latać na tak dużych wysokościach, ponieważ japońska obrona przeciwlotnicza jest znacznie słabsza od tej, z którą alianci zetknęli się w Europie. Bez konsultacji z Waszyngtonem kazał pozbawić samoloty większości ciężkiego uzbrojenia i zdalnie sterowanych urządzeń celowniczych, aby wygospodarować więcej miejsca na paliwo i bomby nowego typu – podobne do galaretki ładunki zapalające, celowo zaprojektowane do podpalania zbudowanych z drewna japońskich miast.

Około 333 bombowców wyruszyło 9 i 10 marca 1945 roku z Marianów, minęło obszar walk na Iwo Jimie i poleciało wzbudzić największy podczas tej wojny pożar, który spustoszył Tokio. W następnych dniach ten sam los podzieliły Nagoja, Osaka i Kobe. LeMay bez wątpienia niszczył przemysł japoński, a oprócz niego – dużo więcej. W ciągu kilku tygodni, jak obliczył John Toland, „45 mil kwadratowych[72] kluczowych obszarów przemysłowych zostało spopielone”. Dwa miliony budynków zrównano

z ziemią, a 13 milionów japońskich cywilów straciło domy. Bombardowania strategiczne działały[73]. Wielkim problemem moralnym, podobnie jak w przypadku alianckich bombardowań niemieckich miast w tym samym czasie, było to, że w trakcie niszczenia zakładów przemysłu produkujących na potrzeby wojenne ginęły także setki tysięcy cywilów, głównie kobiet, dzieci i ludzi starszych. Jednak na tym etapie konfliktu niewielu spośród zwycięzców stawiało sobie pytanie świętego Augustyna o współmierność działań wojennych. Zniszczenie Hiroszimy i Nagasaki za pomocą bomb atomowych w znacznym stopniu stanowiło uwieńczenie wcześniejszych, dużo większych spustoszeń spowodowanych przez lotnictwo w Berlinie, Dreźnie i Tokio.

Budowa baz na Pacyfiku – bataliony Seabee

Historia batalionów Seabee to przede wszystkim losy człowieka, który zorganizował zespół, a ten z kolei stworzył gigantyczną organizację, by wykorzystać potęgę amerykańskiego przemysłu wojennego – w postaci cementu, asfaltu, stalowych dźwigarów, kabli elektrycznych, gumy, szkła, buldożerów i sprzętu oświetleniowego – po drugiej stronie Pacyfiku, na oddalonych o 11 tys. kilometrów peryferyjnych obszarach Japonii. To opowieść na miarę dziejów generała majora Hobarta i jego „dziwadeł” albo Harkera i Freemana ratujących Mustanga P-51 od zapomnienia. To opowieść tej rangi co historia Barnesa Wallisa i skonstruowanego przez niego bombowca Wellington, a także „burzącej tamy” bomby skaczącej oraz ciężkich bomb Tallboy i Blockbuster. Ben Moreell to jeden z tych zapomnianych ludzi środka, dzięki którym wielka strategia aliantów *zadziałała*.

Moreellowi jako jedynemu oficerowi marynarki wojennej niebiorącemu bezpośredniego udziału w walkach udało się dosłużyć stopnia pełnego admirała[74]. Po ukończeniu studiów inżynierskich na Uniwersytecie Waszyngtońskim wstąpił na służbę do amerykańskiej marynarki wojennej podczas I wojny światowej. Ujawnił wyjątkowy talent do budowania i rozwijania baz wojskowych, czym zwrócił na siebie uwagę młodego Franklina D. Roosevelta, ówczesnego zastępcy sekretarza do spraw marynarki wojennej. Na początku lat 30. XX wieku Moreell został wysłany na studia do paryskiej École Nationale des Ponts et Chaussées (Państwowa Szkoła Mostów i Dróg), najlepszej uczelni wojskowej w Europie uczącej budowy dróg i mostów.
W grudniu 1937 roku czekał go wspaniały podwójny awans. Roosevelt mianował go szefem Bureau of Yards and Docks, czyli Biura Stoczni i Doków, a także szefem cywilnych służb inżynieryjnych marynarki wojennej. Jedną z pierwszych rzeczy, które Moreell zrobił, było załatwienie i zorganizowanie budowy dwóch ogromnych suchych doków w Pearl Harbor. Dzięki temu amerykańskie pancerniki i inne okręty zniszczone fatalnego ranka 7 grudnia 1941 roku można było częściowo naprawić w ich bazie macierzystej. Nie trzeba było bezwładnych holować do San Diego. Okręty poważnie uszkodzone na wodach wokół Wysp Salomona, Wysp Gilberta i Marianów również mogły powoli dopłynąć do Pearl Harbor. Ten człowiek pomyślał o tym zawczasu.

Moreell nie tylko planował konstrukcje ochronne czy obronne, ale także myślał, co będzie potrzebne do kontrataku na wroga. Pod koniec grudnia 1941 roku zaproponował Rooseveltowi utworzenie marynarskich batalionów konstrukcyjnych, których członkowie rekrutowaliby się z branży budowlanych, a oficerowie

mogliby sprawować władzę nad wszystkimi niższymi stopniem oficerami i żołnierzami przydzielonymi do tych jednostek. Pomysł udzielenia oficerom Civilian Engineer Corps zwierzchnictwa nad regularnymi jednostkami marynarki wojennej i piechoty morskiej spowodował ogromne zamieszanie w Waszyngtonie na początku 1942 roku, ale Moreell postawił na swoim. 5 marca 1942 roku powstały bataliony konstrukcyjne (Construction Battalion, CB), czyli Seabee. Moreell miał już dla nich gotowe motto: „Construimus, Batuimus" („Budujemy, walczymy"). Dostał decyzję, że będą to ludzie *walczący*, a zatem, gdyby wpadli w ręce wroga, nie mogliby zostać zgładzeni jak uzbrojeni cywilni partyzanci.

Znalezienie uzdolnionych pracowników budowlanych do batalionów Seabee na początku 1942 roku, gdy każdej służbie brakowało personelu, było nie lada wyzwaniem. Zgodnie ze świadectwami U.S. Naval Historical Center „pierwsi rekruci byli ludźmi, którzy pomagali budować zaporę Boulder, krajowe autostrady i nowojorskie drapacze chmur, pracowali w kopalniach i kamieniołomach, przebijali podziemne tunele, pracowali w stoczniach, dokach i na nabrzeżach, a nawet na oceanicznych liniowcach i lotniskowcach. [...] Znali ponad 60 różnych fachów". Średnia ich wieku wynosiła 37 lat, choć znalazły się wśród nich też osoby po sześćdziesiątce[75]. W późniejszym okresie wojny Moreellowi nie pozwolono na zabieranie aż tylu najlepszych amerykańskich robotników, ale do tego czasu on i jego zespół stworzyli imponujący i zaawansowany system ośrodków szkoleniowych i rozbudowanych magazynów wojskowych, przez które przechodzili wszyscy nowi rekruci, zanim zostali wysłani na linie frontów.

W chwili, gdy nastał pokój, na listach pracowników batalionów Seabee widniało 325 tys. nazwisk. W sumie zbudowali oni infrastrukturę wartą ponad 10 miliardów dolarów od Trynidadu po Londonderry i od Halifaksu po Anzio[76]. Skonstruowali stalowe pontony i kierowali nimi, dzięki czemu armie alianckie wraz z zaopatrzeniem mogły wylądować na Sycylii, w Salerno i w południowej Francji. W Normandii 10 tys. członków Naval Construction Regiment 25, wraz z ich odpowiednikami z korpusu wojsk inżynieryjnych armii amerykańskiej, wyszło na brzeg, aby zniszczyć ustawione na rozkaz feldmarszałka Rommla stalowe i betonowe przeszkody. Niemieccy inżynierowie zbudowali słynny Mur Atlantycki, a amerykańscy go rozebrali. Członkowie Seabee kierowali wieloma barkami desantowymi przewożącymi pierwsze rzuty żołnierzy i czołgów, a potem przyholowali i zakotwiczyli tysiące pontonów. W Milford Haven zmontowali nadzwyczajne sztuczne porty Mulberry, które miały zabezpieczać alianckie przyczółki. Największym logistycznym wyzwaniem w wojnie europejskiej była przebudowa portów w Cherbourgu i Hawrze, które zostały całkowicie zniszczone przez niemieckich saperów – a jednak pierwsze amerykańskie transportowce przybiły do Cherbourga zaledwie 11 dni po zajęciu tego miasta. Zbudowanie pontonów do przekroczenia Renu było więc dla nich stosunkowo łatwe. W czasie tych wydarzeń w 1943 roku Moreell został wysłany do negocjowania porozumienia ze strajkującymi w całym kraju pracownikami rafinerii ropy naftowej. Rok później poproszono go, aby kierował przemysłem węgla kamiennego, który przeszedł pod zarząd federalny. Jego umiejętności organizacyjne były ogromne.

Największe osiągnięcia bataliony Seabee miały w regionach azjatyckim i pacyficznym, gdzie zostało

ulokowanych 80% całej Naval Construction Force. Statystyki są zdumiewające: na samym Pacyfiku ci inżynierowie zwycięstwa zbudowali 111 dużych pasów lotniskowych i 441 przystani, zbiorniki do przechowywania 380 milionów litrów benzyny, pomieszczenia dla 1,5 miliona ludzi i szpitale dla 70 tys. pacjentów. Wspomnienia wojenne są jeszcze bardziej rewelacyjne. Pierwszy batalion wysłany na południowo-zachodni Pacyfik – na nękaną chorobami wyspę Bora-Bora – miał zaledwie tyle czasu, aby zbudować zbiorniki paliwa potrzebnego amerykańskim okrętom i samolotom podczas bitwy na Morzu Koralowym. Członkowie batalionów Seabee wyszli na brzeg z żołnierzami piechoty morskiej na Guadalcanalu i przez całą dobę zasypywali kratery po bombach na lotnisku Henderson Field oraz niszczyli buldożerami stanowiska japońskie. Pod dowództwem generała MacArthura na południowo-zachodnim Pacyfiku przeszli cały szlak bojowy od Papui i Nowej Gwinei przez Wyspy Salomona, Nową Brytanię, Wyspy Admiralicji, Hollandię[77], Celebes, a potem środkowe Filipiny.

Gdy generał MacArthur w końcu spełnił swoją obietnicę „Wrócę tu!” i w październiku 1944 roku dla fotograficznego efektu przemaszerował przez przybrzeżną wodę na brzeg, przyciągnął uwagę redaktorów wydań wiadomości. Jednak zrobienie tego zdjęcia było możliwe tylko dzięki temu, że członkowie Seabee umiejętnie sterowali barkami pontonowymi i pływającymi groblami, którymi żołnierze – i fotografowie – dotarli najpierw na brzeg. Bardzo szybko 37 tys. pracowników Naval Construction Force rozproszyło się po Filipinach, aby zbudować główne bazy marynarki wojennej, bazy okrętów podwodnych, lotniska, warsztaty remontowo-naprawcze, drogi, baraki mieszkalne i szpitale

dla gigantycznych sił zbrojnych, które następnie miały zostać przerzucone na północ, prosto do Japonii[78].

Do tej inwazji nigdy nie doszło, gdyż Hiroszima i Nagasaki położyły kres wojnie znacznie szybciej, niż spodziewała się większość strategów. Narzędziem zwycięstwa stał się bombowiec B-29 przenoszący pierwszą bombę atomową, który wystartował 5 sierpnia w pamiętny nocny lot z jednego z pasów lotniskowych na Tinianie, zbudowanego niedługo przedtem przez Seabee na zajętej przez piechotę morską wysepce i później chronionej przez szybkie lotniskowce. Służby te działały w niezwykłej symbiozie.

Bataliony Seabee zajmowały się nie tylko budowaniem. Także walczyły i ponosiły straty. W czasie trudnego lądowania piechoty morskiej na atolu Tarawa ci inżynierowie musieli wymyślić, będąc pod silnym ostrzałem, jak przeprowadzić barki desantowe, a potem czołgi przez płytko położone rafy koralowe. Bataliony Seabee straciły ludzi w wielu bitwach, ponieważ szli oni w drugim rzucie oddziałów szturmujących plaże na Guadalcanalu, Sycylii, Saipanie, w Anzio, Normandii i wielu innych miejscach. Od początku przecież takie było stanowisko Moreella. Byli walczącymi żołnierzami oraz robotnikami budowlanymi, ponieważ zanim mogli zlikwidować nadbrzeżne przeszkody i zasieki z drutu kolczastego, czasami musieli zabić czających się za nimi żołnierzy. Na samym Pacyfiku członkowie Seabee zasłużyli na ponad 2 tys. Purpurowych Serc, stracili około 200 ludzi w walce i znacznie więcej podczas niebezpiecznych prac konstrukcyjnych. Ich wytrzymałość była zadziwiająca. Piętnaście godzin po tym, jak piechota morska pozbyła się resztek garnizonu japońskiego z Tarawy, zbombardowane wcześniej lotnisko znów zaczęło działać.

Gdy w lutym 1944 roku Amerykanie zajęli Wyspy Marshalla, okolony palmami kokosowymi atol Majuro został przekształcony w dużą bazę floty ze wszystkimi instalacjami (nawet z klubem oficerskim marynarki wojennej), natomiast pobliski atol Kwajalein zmienił się w gigantyczne lotnisko i ośrodek naprawczo-remontowy ze znacznie mniejszą ilością udogodnień (dla oficerów armii). Następnym logicznym krokiem było zajęcie Karolinów, ponieważ leżały w bardzo dogodnym miejscu do zorganizowania linii zaopatrzenia dla planowanej inwazji na Filipiny. We wrześniu 1944 roku bataliony Seabee wzniosły tam odpowiednie konstrukcje, między innymi na wyspie Peleliu, o którą stoczono ciężkie walki, a także na wyspie Morotai, dla generała MacArthura stanowiącej ważny etap na drodze między północno-zachodnią Nową Gwineą a południowymi Filipinami.

Klejnotem koronnym zachodniego Pacyfiku były Mariany, które zajęto kilka miesięcy później. Największą rolę podczas tej wojny bataliony Seabee odegrały chyba na Guamie, Saipanie i Tinianie w czerwcu i lipcu 1944 roku. Guam miał duże znacznie symboliczne jako pierwsze odbite od wroga terytorium amerykańskie, a Saipan planowano przekształcić w kolejną dużą bazę amerykańskiej floty pacyficznej oraz bazę lotniczą. Główną zdobyczą był jednak Tinian. Choć to mała wysepka, jest stosunkowo płaska i nisko położona, bardziej niczym pola we wschodniej Anglii niż szpiczaste wyżyny Nowej Gwinei czy nawet poszarpane klify pobliskiego Saipanu. Istniały już na niej pasy lotniskowe i było miejsce na zbudowanie kolejnych.

Głównym problemem na Tinianie – przynajmniej z punktu widzenia sił inwazyjnych – było utrudnione podejście. Można było wylądować na najlepszych plażach, w samym mieście Tinian Town[79], ale tam obrona japońska była

najsilniejsza. Plaże na północnym zachodzie wyspy, wąskie i osłonięte niskimi koralowymi klifami, niesłusznie nazwano White 1 i White 2[80]. Było tam miejsca zaledwie na osiem barek LVT, a w każdym rzucie na Saipanie lądowało ich aż 96, więc szanse, że osiądą na koralowych klifach (jak na atolu Tarawa) albo zostaną zniszczone na wąskim skrawku plaży były bardzo duże. Jednak inwazja 24 lipca 1944 roku okazała się zaskakująco łatwą operacją, w której było znacznie mniej ofiar niż na Saipanie i Guamie. Tego dnia Amerykanie wysadzili 15 tys. ludzi na plażach White 1 i White 2. Mniej więcej w tym samym czasie Armia Czerwona dotarła do Wisły, generał Bradley przebił się w Normandii, a armie generała Marka Clarka zaczęły marsz na północ od Rzymu. Obrona państw Osi kruszyła się jednocześnie na wszystkich frontach. Dało o sobie znać nadmierne rozciągnięcie imperium – rodzaj zbiorowego geopolitycznego „zmęczenia materiału”, jak powiedzieliby inżynierowie Moreella.

Tinian jest kolejnym wspaniałym przykładem, jak należy prowadzić operacje desantowe. Amerykanie podjęli znacznymi siłami pozorowaną próbę lądowania w najbardziej przewidywalnym miejscu, czyli w Tinian Town, wspomaganą dużym ostrzałem artylerii okrętowej. I tak samo jak w Normandii, to zwodzenie przeciwnika się opłaciło. Japończycy, podobnie jak Hitler i Jodl, skupili uwagę w niewłaściwym miejscu. Następnie na brzeg ruszyła piechota morska. Kompanie pojedynczo wychodziły na wąskie plaże White. W ciągu trzech godzin na lądzie znalazł się cały pułk – kompletnie zaskakując wroga. Było to możliwe dzięki temu, że bataliony Seabee wynalazły specjalne ruchome rampy, a potem umiejętnie nimi operowały. Rampy te pozwalały przeprowadzić żołnierzy

i przetransportować sprzęt nad rafami otaczającymi wyspę w sporej odległości[81].

To był dopiero początek. Najważniejszą pracą była budowa lotnisk, które pozwoliłyby na systematyczne niszczenie potencjału wojennego Japonii. W ciągu kilku dni od zajęcia Marianów powstały bazy lotnicze – asfaltowe pasy lotniskowe zbudowane na fundamentach z rozkruszonych koralowców, okablowanie, wieże kontroli, baraki Quonset, zewnętrzne ogrodzenia, szopy inżynieryjne i stacje radarowe. W sumie bataliony Seabee zbudowały pięć dużych baz lotniczych na Marianach: po jednej na Guamie i Saipanie oraz trzy na Tinianie. Każda z tych pięciu baz mogła pomieścić złożone z czterech grup skrzydło bombowców B-29. Zatem na Tinianie mogło stacjonować 12 takich grup. Superfortece zaczęły przylatywać w drugiej połowie października 1944 roku, gdy członkowie Seabee jeszcze rozbudowywali infrastrukturę bazy. Jak zostało już powiedziane powyżej, pierwszy nalot na Tokio przeprowadzony przez 111 maszyn B-29 odbył się 24 listopada 1944 roku z Marianów. Od tamtego momentu niekończący się strumień lecących wysoko bombowców B-29, błyszczących w odbijających się od ich srebrnych kadłubów promieniach zachodzącego nad Pacyfikiem słońca, kierował się na północ, aby zadać straty nieprzyjacielowi.

Cicha służba

Piątym elementem w wojnie na Pacyfiku była amerykańska podwodna flota wojenna, której historia jest dużo mniej znana niż dzieje piechoty morskiej czy bombowców B-29 częściowo dlatego, że z natury rzeczy okręty podwodne są mniej widoczne. Amerykańskie okręty podwodne w wojnie na Pacyfiku to głównie niezależni gracze. Ze swojej natury

jednostki te są ciche i działają dywersyjnie, kryją się w głębinach i samotnie wypływają na powierzchnię zaczerpnąć powietrza pod rozległym niebem. Pod tym względem duże niemieckie wilcze stada w walkach na środkowym Atlantyku były wyjątkiem. Co prawda, w ostatnim okresie wojny, gdy wzrosły umiejętności odczytywania kodów japońskiej marynarki wojennej przez amerykańskich kryptografów, dowódca floty okrętów podwodnych na Pacyfiku w Pearl Harbor mógł wysłać trzy czy cztery jednostki na jedną grupę bojową przeciwnika. Generalnie jednak okręty podwodne były samotnymi obieżyświatami, niezbyt często meldującymi się dowództwu, i to odpowiadało ich załogom[82]. Nic więc dziwnego, że działania amerykańskiej floty podwodnej nie były mocno powiązane z przedstawioną powyżej operacyjną i techniczną historią kwartetu pozostałych elementów: doktryną operacji desantowych Korpusu Piechoty Morskiej, szybkimi lotniskowcami, bombowcami B-29 i batalionami Seabee, które połączyły swe siły, aby wywalczyć drogę przez środkowy Pacyfik.

Mimo to amerykańskie okręty podwodne odegrały ważną rolę w pokonaniu Japonii i bardzo często ci niezależni „jeźdźcy znikąd” włączali się w skoordynowane akcje, pomagając w ogólnym posuwaniu się sił amerykańskich przez te bezkresne wody[83]. Zwiad lotniczy miał ograniczony zasięg, więc okrętów podwodnych używano przede wszystkim jako „oczu” lub jako zwiadowców marynarki wojennej, namierzających japońskie okręty wojenne wychodzące z cieśniny San Bernardino lub kierujących się do wzmocnienia sił w Rabaulu. Rola ukrytego w cieniu szpiega nie była zbyt atrakcyjna dla agresywnych kapitanów okrętów podwodnych (chyba że dostali również zezwolenie na atakowanie), ale bezcenna

dla admirała Nimitza na Hawajach oraz admirała Halseya na południowo-zachodnim Pacyfiku. Pod koniec maja 1944 roku USS „Harder”[84] został wysłany do patrolowania zatoki wyspy Tawi-Tawi i meldowania o ruchach wroga, z czego wywiązał się bardzo dobrze. Udało mu się również zatopić pięć japońskich niszczycieli w ciągu czterech dni, a przez to sprowokować flotę japońską do wcześniejszego wypłynięcia w morze i skierowania się tam, gdzie rozegrała się bitwa na Morzu Filipińskim[85]. W późniejszym okresie tego roku inne amerykańskie okręty podwodne podczas licznych bitew w zatoce Leyte dostrzegły główną eskadrę pancerników i krążowników wroga płynącą przez cieśninę Palawan i ostrzegły admirała Halseya, aby zdążył przygotować odpowiedź (zatopiły również dwa ciężkie krążowniki i uszkodziły kolejny, zanim się wycofały). Pod koniec wojny inna para okrętów podwodnych jako pierwsza dostrzegła wielki pancernik „Yamato” w jednokierunkowym, samobójczym rejsie w stronę Okinawy.

Gdy wysiłki wojenne Amerykanów na Pacyfiku osiągnęły maksymalne natężenie, okrętom podwodnym przypadła do odegrania jeszcze jedna pomocnicza, ale ponownie bardzo ważna rola. Mogły na przykład działać jako przewodnicy lub „korektorzy kursu” dla strumienia bombowców USAF-u lecących w kierunku japońskich miast w warunkach złej widoczności. Udzielały także pomocy ruchom oporu na Filipinach, przewożąc tam zaopatrzenie i agentów, a wracały z nowymi wiadomościami wywiadowczymi na temat sił wroga. A gdy zachodziła taka potrzeba, były swego rodzaju latarniami dla sił inwazyjnych zbliżających się do plaż zajętych przez wroga tuż przed świtem. Metoda ta została wcześniej udoskonalona przez specjalnie

przeszkoloną eskadrę okrętów podwodnych Royal Navy podczas lądowań w Afryce Północnej i na Sycylii.

Ponadto okręty podwodne ratowały amerykańskich lotników zmuszonych do porzucenia swoich uszkodzonych samolotów podczas powrotu z nalotów na cele nieprzyjacielskie. Tę przydatną służbę pełniły już w czasie operacji na Wyspach Gilberta w listopadzie 1943 roku, a pod koniec następnego roku podjęły 224 strąconych lotników. Podczas każdej akcji lotniczej bombowców B-29 generała Curtisa LeMay startujących z baz lotniczych na Marianach, w morze wychodziły trzy okręty podwodne z misją ratunkową. W 1945 roku podjęły kolejnych 380 lotników, ratując im życie, a siłom zbrojnym przywracając doświadczonych żołnierzy i ogromnie podnosząc morale w lotnictwie[86].

Jednak największym osiągnięciem amerykańskich okrętów podwodnych w wojnie na Pacyfiku było zdziesiątkowanie okrętów Japońskiej Cesarskiej Marynarki Wojennej i w jeszcze większym stopniu japońskiej floty handlowej[87]. Ponieważ Amerykanie zdawali sobie sprawę, że ich flota podwodna, podobnie jak inne służby zaangażowane w wojnę na Pacyfiku, będzie musiała sobie poradzić z „tyranią odległości”, skonstruowano duże okręty podwodne, zwykle o wyporności 1,5 tys. ton, i kilka o wyporności sięgającej 2,7 tys. ton. Mogły one zabierać większe zapasy żywności i paliwa, część nawet w lodówkach, dzięki czemu zasięg tych okrętów przekroczył 16 tys. kilometrów. Ogromnie się różniły od małych europejskich okrętów podwodnych krążących po płytkich wodach mórz Północnego i Śródziemnego. Nawet późniejsze U-Booty admirała Dönitza były znacznie mniejsze od jednostek amerykańskich.

Z drugiej strony, w chwili wybuchu wojny amerykańska flota podwodna miała chyba najgorsze torpedy na świecie – Mark XIV, które wydawały się wspaniałym narzędziem zniszczenia, ale nie zostały porządnie przetestowane, ponieważ ich koszt (10 tys. dolarów za sztukę) stanowił większe zmartwienie dla Torpedo Bureau w Newport na Rhode Island niż ich niezawodność. Nawet po wybuchu wojny dowódcom zalecano, by oszczędnie ich używali. Wysunięte bazy okrętów podwodnych znajdowały się na Filipinach (wkrótce zostały przeniesione do północnej Australii) i w Pearl Harbor, a podstawą amerykańskiej strategii morskiej było założenie, że te torpedy potrafią wyrządzić poważne szkody. Aczkolwiek przez dłuższy czas nikt nie zorientował się, że to wybrakowana broń.

Pierwsze amerykańskie torpedy nie miały jednej wady, ale aż trzy. Pierwszą było to, że metalowa iglica na jej nosie, która miała zdetonować ładunek wybuchowy po uderzeniu, była po prostu zbyt słaba, aby zadziałała. Zrozumiała jest frustracja kapitanów okrętów podwodnych, którzy spędzili wiele niespokojnych godzin na manewrowaniu, aby zająć odpowiednią pozycję i odpalić torpedy tylko po to, by w końcu usłyszeć ich głuche uderzenie o kadłub japońskiego okrętu. Jednak przez pewien czas przyczyna tych niepowodzeń nie była znana. Jeszcze trudniej było zrozumieć drugą usterkę. Amerykańska flota podwodna przystąpiła do wojny wyposażona w torpedy z bardzo skomplikowanym mechanizmem magnetycznym. Miał on zagwarantować, że torpeda wystrzelona w kierunku nieprzyjacielskiego okrętu wybuchnie po zbliżeniu się do niego, a destrukcyjna siła pobliskiej eksplozji w wodzie będzie większa niż w przypadku bezpośredniego trafienia. Jednak Bureau of Naval Ordnance i zazdrosny, monopolistyczny oddział rozwoju broni w Newport nigdy

nie przetestowały tego wymyślnego systemu z prawdziwą głowicą ani nie uwzględniły, że pole magnetyczne celu przepływającego wokół Wysp Marshalla może być inne niż to u wybrzeży Rhode Island, gdzie przeprowadzono próby. Trzecim mankamentem było to, że wiele torped odpalonych w początkowym okresie wojny przechodziło znacznie poniżej celu, ponieważ torpedy Mark XIV miały tendencję do zbaczania znacznie poniżej ustawionego kursu. Często zatem torpeda mijała cel albo jeśli w niego trafiła, to nie zadziałała iglica. W obu przypadkach nie było ofiar[88].

Skąd jednak miał o tym wiedzieć dowódca okrętu podwodnego na odległych i niebezpiecznych wodach, skoro tak zwani eksperci w kraju byli przekonani, że wszystko jest w porządku? Dopiero latem i jesienią 1943 roku rozpracowali to naukowcy marynarki wojennej z Newport. Przez prawie dwa lata dowódcom, którzy skarżyli się, że ich torpedy są niewypałami albo przechodzą z dala od celu, kazano podpływać bliżej celu przed odpaleniem torped. Dopiero gdy twardzi i doświadczeni kapitanowie okrętów podwodnych, tacy jak Dudley W. Morton i Roy S. Benson, poinformowali kontradmirała Charlesa A. Lockwooda, dowódcę floty okrętów podwodnych na środkowym Pacyfiku – na ogół w dość niewybrednych słowach – że rzeczy mają się naprawdę źle, sytuacja zaczęła się zmieniać. Najprostszym sposobem sprawdzenia usterek było wystrzelenie torped na odludnych klifowych odcinkach wybrzeża w pobliżu Hawajów i obserwowanie żałosnych efektów. W czerwcu admirał Nimitz zarządził powrót do stosowania torped z zapalnikami kontaktowymi, a nie magnetycznymi. Mechanizm kontroli głębokości został poprawiony we wrześniu 1943 roku, a dotychczasową iglicę kontaktową zastąpiono znacznie bardziej niezawodną wersją. U.S. Navy zajęło całe 21 miesięcy wyprodukowanie

niezawodnej torpedy, a inicjatywa w większości wyszła od kapitanów okrętów i dowódców regionalnych, a nie od odpowiednich władz krajowych. Ta poprawa nie nastąpiła na południowo-zachodnim Pacyfiku, ponieważ dowodzący tam oficer, kapitan Christie, miał swój wkład w powstanie torpedy magnetycznej i nie chciał z niej zrezygnować – do czasu aż pod koniec 1943 roku dostał wyraźny rozkaz[89]. W siłach alianckich, oprócz wizjonerów, znalazła się spora liczba blokujących działania biurokratów bez wyobraźni.

Nie będę tu szczegółowo relacjonować kampanii amerykańskiej floty podwodnej na Pacyfiku po czerwcu 1944 roku, ale jej wpływ na wynik wojny był niewątpliwy. Roskill stwierdził: „Choć każdego roku wojny wzrastał współczynnik strat zadawanych japońskiej flocie handlowej, dopiero w listopadzie 1943 roku gwałtownie podskoczył”[90]. Mimo intensywnych walk w 1942 roku straty netto floty handlowej wyniosły jedynie 239 tys. ton, w 1943 roku wzrosły do niebezpiecznego poziomu 942 tys. ton, a w 1944 roku osiągnęły kolosalny poziom 2 mln 150 tys. ton. Na początku 1945 roku japońska flota handlowa zmniejszyła się do zaledwie jednej czwartej stanu, który miała w chwili ataku na Pearl Harbor. Nad Japonią pojawiło się widmo masowego głodu, a także zapaści gospodarczej.

W powyższych statystykach od razu rzuca się w oczy gwałtowny wzrost liczby zatopień, począwszy od drugiej połowy 1943 roku i przez cały rok 1944, a potem spadek w 1945 roku, gdyż wówczas trudno już było znaleźć jakieś cele do zatopienia. W konsekwencji prawie wszyscy najlepsi amerykańscy podwodniacy w wojnie na Pacyfiku odnotowali trafienia wrogich jednostek pływających po czerwcu 1943 roku, a zatem prawie dokładnie odwrotnie niż w przypadku niemieckich U-Bootów w kampanii atlantyckiej[91]. Istnieje wiele innych czynników wyjaśniających ogromny wzrost

zniszczeń zadawanych Japonii przez amerykańską flotę podwodną w ostatnich dwóch latach wojny (na przykład ulepszony radar, silniejsze głowice pocisków, lepszy wywiad, lepsza współpraca służb morskich i powietrznych), ale najważniejsze było wyprodukowanie niezawodnych, skutecznych i śmiercionośnych torped. Wreszcie powstały działające torpedy, ponieważ rozwiązujący problemy ludzie środka popchnęli sprawy naprzód.

W styczniu 1945 roku, po upadku obrony środkowej wyspy Archipelagu Filipińskiego, Luzonu, choć sama Manila została w pełni zabezpieczona przez oddziały generała MacArthura dopiero 4 marca, admirał Halsey raportował, że „zewnętrzna linia obrony cesarstwa japońskiego nie obejmuje już Birmy ani Holenderskich Indii Wschodnich; te kraje stanowią teraz odosobnione placówki, a japońska machina wojenna nie ma już dostępu do ich produktów”[92]. Była to prawda, ale dokładniej mówiąc, japońskie szlaki morskie były systematycznie przerywane (a w końcu zostały całkowicie zablokowane) przez amerykańskie okręty podwodne i to znacznie mniejszym kosztem niż w przypadku walk lądowych. Gdy wojna dobiegała końca, niektórzy zwolennicy okrętów podwodnych twierdzili, że tylko one są w stanie rzucić na kolana uzależnioną od importu Japonię bez konieczności zrzucania bomb atomowych czy masowych desantów zaplanowanych na listopad 1945 roku[93]. To oczywiście tylko hipoteza, ale pokazuje, jak długą drogę przeszła amerykańska flota podwodna od czasu niepowodzeń w 1942 i przez większość 1943 roku.

Wszelkie relacje dotyczące wojny podwodnej na Pacyfiku odnotowują także zdumiewające i katastrofalne niepowodzenie japońskiej marynarki wojennej, która nie potrafiła wykorzystać własnych jednostek ani ochronić

japońskiej floty handlowej. Jest to tym bardziej zastanawiające, że japońska marynarka wojenna od 1868 roku praktycznie wprost kopiowała najlepsze zwyczaje Royal Navy i powinna była wyciągnąć wnioski taktyczne z brytyjskich działań podwodnych zarówno podczas I wojny światowej, jak i ówcześnie toczonej bitwy o Atlantyk. Problem nie tkwił w samych łodziach – sporo japońskich okrętów podwodnych było, podobnie jak ich amerykańskie odpowiedniki, bardzo dużych, miało znaczny zasięg i było uzbrojonych w słynne torpedy „długie lance”[94] – a w ich wykorzystywaniu. Doszło do rażącego zlekceważenia przez dowództwo naczelne marynarki wojennej naturalnej roli okrętów podwodnych jako niezależnych i agresywnych niszczycieli statków handlowych. Później nastąpiło dalsze wypaczenie tej roli przez Cesarską Kwaterę Główną. Dowódcy marynarki wojennej, których myślenie zdominowały pancerniki, mieli obsesję na punkcie wykorzystywania okrętów podwodnych do wykrywania i niszczenia alianckich okrętów wojennych, a nie floty handlowej wroga. W tym zakresie odnieśli pewne sukcesy na początku wojny, zwłaszcza na zamkniętych wodach, jak wokół Wysp Salomona. USS „Wasp” został zatopiony dokładnie w takich okolicznościach, a japońskie okręty podwodne dobiły USS „Yorktown”, poważnie już uszkodzony pod Midway.

Jednak gdy Amerykanie udoskonalili taktykę wojny podwodnej, gdy zamontowali zminiaturyzowane radary w samolotach i na okrętach wojennych Floty Pacyfiku, gdy na oceanie pojawiły się dziesiątki nowych niszczycieli i gdy nowe, szybkie pancerniki i lotniskowce utworzyły trzon amerykańskiej marynarki wojennej, szanse na wyrządzenie szkody dużym amerykańskim okrętom wojennym znacznie zmalały. Ogromne japońskie okręty podwodne (niektóre

przeznaczone do transportowania i wysyłania samolotów zwiadowczych, a kilka nawet będących zanurzającymi się minilotniskowcami) łatwo było wykryć za pomocą radaru na powierzchni morza i sonarem pod wodą. Robiły hałas i trudno było nimi manewrować, a ponieważ miały słabe kadłuby, łatwo je było śmiertelnie ugodzić. Nie skonstruowano żadnych szybkich okrętów ze *schnörkel*[95] według niemieckich wytycznych, a prymitywny radar na pierwszych jednostkach umieszczono dopiero w drugiej połowie 1944 roku. Współpraca służb morskich i powietrznych szwankowała. Przed wojną i w trakcie jej trwania stocznie japońskie wybudowały 174 oceaniczne okręty podwodne, z których aż 128 Japończycy stracili. Morale w tej służbie było bardzo niskie, ponieważ jej oficerowie wiedzieli, że nie mogą liczyć na żadne poparcie na wyższych szczeblach. Liczba okrętów podwodnych i załóg nieustannie malała, aż ta flota stała się drugorzędnym narzędziem wojennym, rażąco kontrastując z flotami podwodnymi Niemiec, Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych[96].

Nic zatem dziwnego, że japońskie okręty podwodne nie odgrywały istotnej roli w walkach na Pacyfiku. Na przykład z 16 okrętów użytych w bitwach w zatoce Leyte tylko jednemu udało się zniszczyć niszczyciela eskortowego. W tym czasie jednak Cesarska Armia Japońska nadszarpnęła skuteczność floty podmorskiej, gdyż nalegała, aby okręty podwodne pełniły funkcję transportowców i dostarczały żywność oraz amunicję garnizonom z samotnych wysp. Im więcej garnizonów udało się Amerykanom odizolować za pomocą taktyki „żabich skoków”, tym trudniej flocie podmorskiej było funkcjonować zgodnie z jej charakterem, gdyż coraz więcej sił i środków musiała przeznaczać na dodatkowe obowiązki.

Od czasu do czasu dostawała rozkaz przeprowadzenia symbolicznych akcji, jak ostrzelanie wyspy Vancouver w 1942 roku. Co by się stało, gdyby te okręty ze swoimi groźnymi torpedami zasadziły się u wyjścia z portów w Portland i Long Beach i dokonały na tych wodach takich zniszczeń, jakie U-Booty admirała Dönitza wyrządzały u Wybrzeża Wschodniego w tych samych miesiącach? W ciągu całej wojny japońska flota podwodna zatopiła zaledwie 184 okręty przeciwnika. Oficjalny historyk amerykańskiej marynarki wojennej okresu wojny, Samuel Eliot Morison, zazwyczaj łagodny w swoich komentarzach, czuł się zmuszony opisać taktykę podmorską Japonii jako postępowanie „na skraju idiotyzmu”[97]. Trudno się z nim nie zgodzić.

Podczas gdy siły japońskiej floty podwodnej zostały roztrwonione, nawodna część marynarki wojennej wykazała się niewiarygodną krótkowzrocznością w kwestii najwyższej wagi – ochrony handlu morskiego. W tej sprawie postawa brytyjskiej i japońskiej admiralicji były zadziwiająco różne. Większość jednostek Royal Navy, z wyjątkiem kilku przypadków konfrontacji z niemieckimi i włoskimi pancernikami oraz przeprowadzenia konwojów na Maltę i do Egiptu, zajmowała się eskortowaniem alianckich statków handlowych przez ocean na Wyspy Brytyjskie. Z kolei Japończycy założyli po prostu, że początkowe podboje na Pacyfiku i w Azji Południowo-Wschodniej zapewniły im kontrolę nad wodami leżącymi pomiędzy tymi obszarami. Każdy zuchwały aliancki intruz zostałby wykryty i zatopiony (i z kilkoma rzeczywiście tak się stało, choć liczba zatopień zgłoszonych w meldunkach dla dowództwa okazała się znacznie zawyżona). Japończycy nie mieli niczego w rodzaju Western Approaches Command admirała Maksa Hortona ani odpowiednika RAF Coastal Command

czy RCAF Coastal Command. Nie mieli departamentu badań operacyjnych i statystycznych, który by analizował toczące się kampanie. W niewielkim stopniu udoskonalali broń – bomby głębinowe używane przez nich pod koniec wojny były mniej więcej takie same jak na początku konfliktu. Brakowało im zminiaturyzowanego radaru, wyrzutni Hedgehog, torped samonaprowadzających i grup pościgowych, polujących na okręty podwodne[98].

W latach 1943–1944 naczelne dowództwo japońskiej marynarki wojennej zdało sobie sprawę, że należy połączyć statki handlowe w konwoje i zapewnić im eskortę. Jednak ich taktyka była prymitywna. Nagłe zatopienie jednego z japońskich statków handlowych powodowało, że okręty eskorty rozpraszały się we wszystkich kierunkach i losowo zrzucały bomby głębinowe, więc najlepsze, co dowódca amerykańskiego okrętu podwodnego mógł zrobić po odpaleniu swoich torped, to spocząć na dnie oceanu (lub przynajmniej na dużej głębokości) i przeczekać kilka godzin, a później wrócić do nękania konwojów. Co więcej, po wielkich bitwach na Morzu Filipińskim i na Marianach w czerwcu 1944 roku amerykańscy dowódcy, zwłaszcza kontradmirał Lockwood w Pearl Harbor, mieli dość okrętów podwodnych, aby utworzyć z nich małe wilcze stada. We wrześniu 1944 roku trzy takie grupy, każda złożona z trzech okrętów podwodnych, działały na wodach wokół Formozy, między innymi w cieśninach, siejąc spustoszenie wśród statków handlowych i ochraniających je niszczycieli. Oprócz zrzucania dziesiątków, a czasami nawet setek bomb głębinowych – z których tylko kilka trafiło w te podwodne drapieżniki – Japończycy nie mieli innej odpowiedzi ani nowych sposobów przeciwdziałania. Przedstawione powyżej straty japońskiej floty handlowej ukazują rozmiary tej skrajnej niewydolności.

Amerykański przypływ

Wyprodukowanie niedawno skonstruowanych urządzeń i sprzętu wojskowego, od torped przez barki desantowe po bombowce B-29, w dużej liczbie i w niezawodnej standardowej postaci zajmowało stosunkowo dużo czasu. Dlatego amerykańska kontrofensywa na Pacyfiku nastąpiła znacznie później niż powrót aliantów do Europy, gdzie bitwa o Atlantyk została wygrana, Afrykę Północną i Sycylię zajęto, a południowe Włochy zostały odbite jeszcze przed rozpoczęciem operacji na Wyspach Gilberta (listopad 1943). Jednak gdy Amerykanie zmontowali i przetestowali nowe systemy, uderzyli z zadziwiającą szybkością. Było to możliwe dzięki wyjątkowemu potencjałowi Stanów Zjednoczonych, które mniej więcej w tym samym czasie, gdy rozpoczęła się kontrofensywa aliantów w Afryce Północnej i Europie, zainicjowały szereg operacji desantowych na teatrze działań wojennych położonym prawie 13 tys. kilometrów od Maroka. Dla Stanów Zjednoczonych zasada „najpierw Niemcy” nigdy nie oznaczała, że powinny się powstrzymać od agresywnych działań na Pacyfiku, gdy japońskiej ekspansji zabrakło impetu, co nastąpiło już podczas bitwy o Midway w czerwcu 1942 roku. Zasadniczą kwestią stało się to, gdzie powinna się odbyć pierwsza próba odbicia terytoriów zagarniętych przez Japończyków, a przy tym należało uwzględnić ogromne odległości między dwoma dowolnymi punktami strategicznymi na Pacyfiku i równolegle – potrzebę wytrenowania wielu kolejnych dywizji bojowych oraz wyprodukowania większej liczby samolotów, okrętów i absolutnie niezbędnych barek desantowych. Dopóki najwyższe władze nie podjęły tej decyzji, dopóty najsensowniejszym działaniem w pierwszej kolejności było

wzmocnienie pozycji alianckich na Pacyfiku i zdobycie tego, co Ronald Spector zgrabnie określił jako „zagarnięcie japońskich punktów strategicznych”[99].

Strategicznie najmniej ważnym z kontruderzeń Stanów Zjednoczonych było odbicie dwóch Wysp Aleuckich, Kiski oraz Attu, od garnizonów japońskich, które zostały tam wysadzone, aby odwrócić uwagę Amerykanów przed bitwą o Midway. Nawet ta rekonkwista nastąpiła dopiero w okresie od maja do lipca 1943 roku wśród nieustających mgieł i po pewnym czasie po opuszczeniu tych nieatrakcyjnych wysp przez Japończyków. Okręty japońskie stawiły opór przez pół dnia (chaotyczna bitwa koło Wysp Komandorskich), a później się wycofała. Armia japońska nie czekała na plażach, więc desant amerykański nie napotkał żadnego sprzeciwu. Zaletą tej operacji było to, że zupełnie niedoświadczeni żołnierze amerykańscy (100 tys. ludzi) przećwiczyli lądowanie na odległym wybrzeżu. Mimo zmasowanego wsparcia marynarki wojennej, między innymi ostrzału przez trzy pancerniki, pokazała ona, jak trudno jest wyrządzić duże szkody przeciwnikowi okopanemu na odległych wzgórzach. Wadą tej operacji było to, że Amerykanie nie mieli okazji – mimo że w końcu żołnierze japońscy stawili niewielki opór na Kisce – poznać smaku walk z wrogiem zdeterminowanym, by zepchnąć siły inwazyjne z powrotem do morza[100]. Po zdobyciu smaganych sztormami i spowitych mgłą wysp zadowolone Kolegium Połączonych Szefów Sztabów zwróciło się gdzie indziej.

Znacznie ważniejsze strategicznie były wcześniejsze kontrofensywy wojsk amerykańskich i australijskich na południowo-zachodnim Pacyfiku – na Nowej Gwinei i Wyspach Salomona (zwłaszcza na Guadalcanalu). Seria wytrwałych desantów morskich generała MacArthura

i usuwania garnizonów japońskich stacjonujących na pobliskich wyspach różniła się od alianckich lądowań na wybrzeżach Afryki Północnej, Sycylii, Włoch i Francji, a pod względem operacyjnym często także od wysiłków dowództwa na środkowym Pacyfiku, by zająć Wyspy Gilberta, Mariany, Iwo Jimę i Okinawę. Generalnie lądowania na południowo-zachodnim Pacyfiku odbywały się w punktach wybrzeża *niechronionych* przez żołnierzy wroga, stanowiska dział i pola minowe. Oczywiście Japończycy szybko i bezwzględnie reagowali na takie wtargnięcia, ale tamtejszy garnizon zwykle znajdował się bardzo daleko od miejsca desantu oddziałów generała MacArthura, więc w trakcie tych kampanii na ogół odpadał podstawowy problem samego wysadzenia żołnierzy alianckich na brzeg przy silnym oporze wroga. Nawet w krwawych walkach o Guadalcanal (sierpień 1942 – luty 1943) Amerykanie najwięcej zyskali po wysadzeniu w ciągu jednego dnia na brzeg 11 tys. z 19 tys. żołnierzy amerykańskiej piechoty morskiej przy braku natychmiastowej reakcji nieprzyjaciela. Umożliwiło to im skonsolidowanie linii w głębi lądu, zajęcie lotniska, a potem obozowanie pod drzewami, dzięki czemu przez resztę tej zawziętej bitwy Japończycy niezmiennie nie doceniali rozmiaru oddziałów amerykańskich[101].

Lądowanie przy braku bezpośredniego oporu, jak na Guadalcanalu i gdzie indziej, było ważnym doświadczeniem do wykorzystania podczas przyszłych desantów. Piechota morska była zapewne znacznie lepiej przygotowana do takich operacji niż jakiekolwiek inne siły, choć jej przygotowania polegały na zajęciach teoretycznych i letnich ćwiczeniach. Miała ona, wraz z dywizjami armijnymi generała MacArthura na Nowej Gwinei i Nowej Brytanii, znacznie skorzystać na eksperymentach ze zbieraniem

danych szpiegowskich przed inwazją, kontrolowaniem przyczółków plażowych, błyskawiczną logistyką, wsparciem ogniowym (jeśli było potrzebne) i patrolach powietrznych oraz ogólnie na skutecznym dowodzeniu i kontroli, gdy lądowała, nie napotykając oporu wroga. Amerykanie zaczynali się również uczyć, jak sobie radzić na rafach koralowych i podmokłych namorzynach, w lasach deszczowych na wysokości 2,5 tys. metrów n.p.m., ze stałym zamgleniem i bardzo wysoką zachorowalnością, zwłaszcza na dyzenterię. Zaczynanie kontrofensywy w miejscach, gdzie nie było wroga, okazywało się naprawdę korzystne. Opłacało się wejść kilometr czy pięć w głąb lądu, zanim wróg zdążył się pokazać.

Z porównania z europejskimi operacjami desantowymi w tym czasie wynika jeszcze jeden pouczający wniosek. We wrześniu 1943 roku admirał Nimitz powołał nowe operacyjne dowództwo odpowiedzialne za zajęcie Wysp Gilberta, co było pierwszym etapem w uderzeniu na środkowym Pacyfiku. Przebieg ataku amerykańskiej piechoty morskiej na atol Tarawa pod koniec listopada został omówiony wcześniej w tym rozdziale, ale jako lądowanie mniej więcej równoległe w czasie do operacji na Sycylii i we Włoszech kontynentalnych zasługuje tu na wzmiankę. Generał Eisenhower nie zamierzał ryzykować na Sycylii i dlatego wysłał do walki 478 tys. żołnierzy. Na Wyspach Gilberta też miała się odbyć zmasowana inwazja. Mniejszą wyspę Makin miało zająć 7 tys. żołnierzy armii amerykańskiej, natomiast na Tarawie lądowało 18 tys. ludzi z 2. Dywizji Piechoty Morskiej. Wizja Pete’a Ellisa w końcu się urzeczywistniła, ale na znacznie większą skalę, niż sobie wyobrażał. Siłom desantującym na Wyspach Gilberta udzielały wsparcia nowe i stare pancerniki, lotniskowce floty i eskortowe, eskadry ciężkich krążowników, dziesiątki

niszczycieli, 850 samolotów pokładowych i 150 średnich bombowców USAAF-u. Ta armada była największą flotą na świecie. I całe te siły zgromadzono do ataku na jedną grupę wysp (bronionych przez zaledwie 3 tys. żołnierzy marynarki wojennej na Tarawie i 800 na Makinie), która nie stanowiła nawet części krytycznej granicy strefy wpływów japońskich wytyczonej przez Cesarską Kwaterę Główną.

Dlatego też analizy szokujących strat Amerykanów w operacji na Wyspach Gilberta są co najmniej tak liczne jak po rajdzie na Dieppe, a ich autorzy do tego stopnia są zdziwieni, że często zapominają o tym, że te wyspy *zostały* zajęte. Było to jednak otrzeźwiające doświadczenie. Ani ostrzał artyleryjski z okrętów, ani ataki powietrzne nie wyrządziły poważnych szkód wkopanym w ziemię bunkrom japońskim i nie wyłączyły z walki zbyt wielu dział garnizonu. Dowodzenie i kontrola były niestaranne. Kontradmirał John R. Hill, odpowiedzialny za południową operację na Tarawie, znajdował się na pancerniku USS „Maryland”[102], którego salwy nieustannie zakłócały jego własną komunikację radiową. Bombardowanie wstrzymano zbyt wcześnie, podobnie jak nad Sommą i na półwyspie Gallipoli, więc obrońcy mogli z powrotem objąć swoje stanowiska i otworzyć ogień do atakujących żołnierzy. Najgorsze ze wszystkiego okazało się to, że poziom wody na usianej rafami koralowymi lagunie był nietypowo niski, przez co barki desantowe utknęły na zewnętrznych rafach i w konsekwencji żołnierze piechoty morskiej musieli brnąć 650 metrów przez wodę do brzegu – i zostali zmasakrowani. Całkiem „zielone” jednostki armii dotarły do plaż na wyspie Makin, ale tam zostały przyszpilone ogniem w gajach kokosowych. Na koniec, gdy do walk na obu wyspach rzucono bataliony rezerwowe, Amerykanie uzyskali przewagę, w czym znacznie dopomógł japoński

zwyczaj samobójczych kontrataków pod koniec bitwy. Jednak koszt trzydniowej bitwy na Tarawie był wysoki. Ponad tysiąc Amerykanów poświęciło życie, a 2 tys. – zostało rannych, żeby zająć atol o powierzchni około 7 kilometrów kwadratowych. Zamieszczone w prasie zdjęcia unoszących się na wodzie lub leżących na rafach koralowych ciał żołnierzy piechoty morskiej stanowiły wstrząsający dowód dla amerykańskiej opinii publicznej, że wojna na Pacyfiku będzie długa i ciężka.

Zupełnie inaczej wyglądało zajęcie Marianów zaledwie osiem miesięcy później, ale wówczas już Korpus Piechoty Morskiej opanował techniki działań desantowych, dookoła ustawiły się szybkie lotniskowce, w górze krążyły hellcaty, bataliony Seabee budowały gigantyczne pasy lotniskowe z przemielonych koralowców, a wkrótce miały się pojawić bombowce B-29. Piechota morska na Tarawie zapłaciła wysoką cenę, ale miało się to już nigdy więcej nie powtórzyć.

Zaledwie dziewięć dni po inwazji na Normandię ogromne siły amerykańskie (127 tys. żołnierzy, głównie piechoty morskiej) rozpoczęło lądowanie na Marianach, trzynaście stref czasowych na wschód od kanału La Manche. Była to najważniejsza operacja desantowa w wojnie na Pacyfiku i znacznie groźniejsza dla Japonii niż „skoki” generała MacArthura wzdłuż północnego wybrzeża Nowej Gwinei w drodze na Filipiny. Zajmując Saipan, a także Guam – pierwsze odzyskane terytoria amerykańskie – dowództwo środkowego Pacyfiku zyskało wreszcie bazy lotnicze umożliwiające przeprowadzenie bombardowań strategicznych dalekiego zasięgu w samej Japonii. Gdy zdobyto wyspy, a okoliczne wody stały się bezpieczne, Tokio nic już nie mogło na to poradzić. Ta operacja,

przeprowadzona między uderzeniami na Karoliny a bitwą na Morzu Filipińskim, miała decydujące znaczenie[103].

Pierwsze akcje amerykańskich eskadr lotniskowców wokół Marianów zapewniły siłom admirała Nimitza panowanie w powietrzu. Dwudniowy ostrzał artyleryjski z okrętów wojennych był znacznie silniejszy niż ten na plaży Omaha i bardziej przemyślany – w stylu brytyjskim. Odległy ostrzał z dziewięciu nowych pancerników amerykańskich nie przyniósł wielkiego efektu, ale gdy wolniejsze pancerniki i ciężkie krążowniki podpłynęły do wysp, niektóre na odległość 1,3 tys. metrów – zaczął przynosić skutki. Jednak nawet padające z bliska pociski nie mogły skruszyć solidnie zbudowanych stanowisk, a Japończycy zadali duże straty doświadczonej, ale lądującej w nieodpowiednim miejscu 2. Dywizji Piechoty Morskiej, gdyż wiele pojazdów amfibijnych LVT nie dało rady przejechać przez przeszkody na plaży. Amerykanie jednak wywalczyli sobie drogę w głąb wysp. W ciągu pierwszych 20 minut lądowania na plaży znalazło się 8 tys. żołnierzy piechoty morskiej, a pod koniec pierwszego dnia na Saipanie było ich już 20 tys. Pod tym względem operacja przypominała desant na plaży Utah w Normandii. Nad wojskami inwazyjnymi przelatywały samoloty wsparcia, a pancerniki strzelały z bliskich pozycji. Plaże zostały wyraźnie oznaczone kodującymi kolorami. Osobny kanał wyznaczono dla ruchu powrotnego: pustych barek desantowych, uszkodzonych okrętów i okrętów szpitalnych z martwymi i rannymi. Nie nastąpiły żadne ataki z zewnątrz, gdyż w bitwie na Morzu Filipińskim Amerykanie zlikwidowali morską przewagę Japończyków.

Operacja Forager nie została przeprowadzona perfekcyjnie. O dziwo, nie brały w niej już udziału okręty innych sojuszników, jak HMS „Largs” czy HMS „Bulolo”.

Dowództwo zwierzchnie nad operacją wyładunku z okrętów na brzeg sprawował kompetentny komodor Paul S. Theiss w dużej łodzi patrolowej, ale to nie to samo co koordynowanie działań z okrętu dowodzenia i z pewnością nie sprawdziłoby się u brzegów Normandii[104]. Jednostki LVT miały słabe silniki i jak już zostało powiedziane, często nie mogły dotrzeć do celu przez połacie urwistych raf koralowych i skał. Bombardowanie okrętowe okazało się znacznie mniej przydatne niż ostrzał plaż z samolotów, ale nawet on był nierówny, a samoloty często odsyłano na misje pomocnicze. Do wspierania przyczółków plażowych potrzebne były specjalnie wyznaczone (ale nie wprowadzono ich jeszcze przez następny rok) lotniskowce eskortowe, których by nie odwoływano do ewentualnych bitew na otwartym morzu. Garnizony japońskie walczyły jak zawsze zawzięcie i nigdy nie zamierzały się poddać. Zabezpieczenie północnych przyczółków na Saipanie zajęło trzy dni ciężkich walk, podczas których szczególnie jedna dywizja armii amerykańskiej, 27. New York National Guard, załamała się i została ostro skrytykowana przez naczelnego dowódcę operacji (generała marynarki wojennej), co doprowadziło do niesnasek między służbami. Jednak wynik walk nie pozostawiał wątpliwości i 9 lipca wyspa została zdobyta. Nieco później zlikwidowano cały opór na Guamie. W ciągu kilku tygodni bataliony Seabee rozpoczęły budowę bardzo długich pasów startowych dla bombowców B-29, a ich buldożery zwiastowały zbliżający się koniec wielu japońskim miastom i samemu cesarstwu.

Samuelowi Eliotowi Morisonowi, patriocie i profesorowi Harvardu, który dzięki swojemu byłemu studentowi Franklinowi D. Rooseveltowi został oficjalnym historykiem amerykańskiej marynarki wojennej i zajął się wojną na Pacyfiku, zapewne możemy wybaczyć dumne stwierdzenie,

którym kilka lat po wojnie podsumował tę operację: „Łącznie Overlord w Europie i Forager na Pacyfiku były największym wysiłkiem militarnym podjętym przez Stany Zjednoczone i przez jakiekolwiek inne państwo w jednym czasie. Przedmiotem dumy i powodem do odbierania gratulacji przez obywateli amerykańskich i brytyjskich powinien być fakt, że dzięki ich połączonym wysiłkom czerwiec 1944 roku stał się najwspanialszym miesiącem zarówno w historii armii, jak i marynarki wojennej; równocześnie byli oni w stanie przeprowadzić te dwie ogromne ekspedycje zamorskie przeciw potężnym wrogom na Wschodzie i Zachodzie”[105].

Marszałkowie Rokossowski i Koniew, walczący nad Dnieprem przeciw dwóm tuzinom dywizji Wehrmachtu, mogliby inaczej ocenić to osiągnięcie, ale co do historii wojennych operacji desantowych Morison z pewnością miał rację. Być może duch hiszpańskich królewskich komandosów unosił się nad nazwanymi z hiszpańska archipelagami Karolinów i Marianów niegdyś należącymi do Filipa II Habsburga. Alianci w końcu zrozumieli, jak należy lądować na wybrzeżu zajętym przez wroga.

Działania desantowe stanowiły kwintesencję wszystkiego i w 1944 roku przeprowadzono jeszcze większe i ambitniejsze operacje lądowania. Generał MacArthur, który zdawał sobie sprawę, że dowództwu południowo-zachodniego Pacyfiku grozi zdegradowanie do drugiej ligi, i był zdecydowany poprowadzić wojska amerykańskie powracające na Filipiny, od listopada 1943 roku (Bougainville) zaczął zwiększać tempo swojego marszu. Dlatego ominął i odizolował wielką bazę japońską w Rabaulu i przeskakiwał wzdłuż północnego wybrzeża Nowej Gwinei. Jednak czołowe oddziały pod jego dowództwem dotarły do krańca masywnej wyspy dopiero

w lipcu 1944 roku, a do tego czasu wydarzyło się wiele innych rzeczy, głównie na środkowym Pacyfiku.

Reszta działań wojennych na Pacyfiku polegała zatem na rozwijaniu amerykańskiej potęgi sił desantowych wobec stawiających wytrwały i samobójczy opór Japończyków: na Filipinach od grudnia 1944 roku do marca 1945 roku, na Iwo Jimie od lutego do marca 1945 roku i na Okinawie od kwietnia do czerwca 1945 roku. 7 kwietnia pierwsze Mustangi P-51 dalekiego zasięgu wystartowały z baz na Iwo Jimie jako eskorta Superfortec atakujących japońskie miasta. Jednak na tym etapie wojny latające wysoko i daleko myśliwce niewiele miały do roboty. Bombowce bezkarnie zrównywały te miasta z ziemią.

Od kapitulacji Trzeciej Rzeszy 7 maja 1945 roku II wojna światowa stała się w zasadzie wojną desantową przeciw Japonii. Oczywiście oddziały imperium brytyjskiego pod dowództwem generała Williama Slima wkroczyły do Rangunu i szykowały się do skoku dalej na południe – na Malaje i do Singapuru – i trzeba było jeszcze wyprzeć japońskich najeźdźców z innych regionów Azji Południowo-Wschodniej (Borneo, Mindanao). Nie słabły też walki na większości kontynentalnego terytorium Chin. Amerykańskie okręty podwodne i bombowce dalekiego zasięgu rozrywały gospodarkę japońską na strzępy. Jednakże strategicznie najważniejszą operacją – po odbiciu Saipanu i Guamu – było zajęcie Okinawy, przekształconej później w ogromną, wysuniętą bazę do ostatecznego natarcia na Japonię. W wąskim, operacyjnym sensie kampania na Okinawie miała też istotne i symboliczne znaczenie, które uzasadnia wygrywanie przez Jetera Allena Isleya i Philipa Axtella Crowla licznych kontrastów między tym atakiem z morza a desantem na plaże Cieśniny Dardanelskiej (patrz strona 248). Charakter operacji desantowych bardzo się zmienił

od czasu lądowania na półwyspie Gallipoli 30 lat wcześniej – wprowadzono rajdy lotniskowców, naloty B-29 i specjalne wyposażenie sił inwazyjnych. Pozostały jednak te same co dawniej trudności, przede wszystkim z dostaniem się na plaże obsadzone przez wroga – czy to przez Turków, czy Japończyków – nie zamierzającego ustępować ani na krok. Pod koniec formalnych walk w ostatnich dniach czerwca liczba ofiar wśród Amerykanów na Okinawie wyniosła 49 tys. (w tym 12,5 tys. zabitych). Była to najbardziej krwawa kampania podczas wojny na Pacyfiku i ponura wskazówka dla admirała Nimitza oraz generała MacArthura, co ich jeszcze czeka.

Dużo wcześniej zanim ustały strzały na Okinawie, amerykańscy stratedzy zaczęli przygotowywać największą operację desantową wszech czasów – na główne Wyspy Japońskie – która przypuszczalnie miała się odbyć najwcześniej w listopadzie 1945 roku. Siły zaangażowane w tę operację miały być ogromne i znacznie przekraczać te biorące udział w operacji Overlord. Około 500 tys. żołnierzy, samych Amerykanów, podzielonych na cztery gigantyczne korpusy armii, szykowano do zajęcia południowej, kluczowej wyspy Kiusiu. Następnie wczesną wiosną 1946 roku miały ruszyć jeszcze większe siły inwazyjne na region Tokio. W tym celu większość amerykańskich oddziałów wojskowych, okrętów wojennych i dywizjonów lotniczych walczących dotąd w Europie skierowano na Pacyfik. Ostatecznie uderzenia z morza nie były potrzebne. Bomby atomowe zrzucone na Hiroszimę (6 sierpnia) i Nagasaki (9 sierpnia) zakończyły wojnę na Pacyfiku. Miliony żołnierzy amerykańskich i mniejsze oddziały australijskie, brytyjskie, kanadyjskie, holenderskie, francuskie, indyjskie i nowozelandzkie, znajdujące się już na Dalekim Wschodzie lub będące w drodze, z ulgą

odebrały fakt zakończenia wojny. W prawie wszystkich pamiętnikach z tamtego okresu przewija się wspomnienie tego uczucia – stopniowe ustępowanie napięcia. Walczący przedstawiciele państw zachodnich mieli już dość desantowania na nieprzyjacielskie wybrzeża. Nadszedł czas powrotu do domu.

Szersze spojrzenie

Zajęcie Marianów w połowie 1944 roku nie było tylko kolejnym posunięciem przybliżającym zwycięstwo w amerykańskiej wojnie na Pacyfiku ani jedynie miłym zbiegiem okoliczności z prowadzoną równolegle inwazją na Normandię. Ze strategicznego punktu widzenia stanowiło kluczowy element kampanii na środkowym Pacyfiku i bardziej znaczący krok na drodze ku pokonaniu Japonii niż jakiekolwiek inne akcje na tym rozległym teatrze działań wojennych. To właśnie ten skalisty archipelag Wysp Mariańskich – Saipan, Guam, a zwłaszcza ten nijaki, płaski Tinian – stały się dla amerykańskich sił lotniczych masywnym i niezatapialnym lotniskowcem wykorzystanym do zniszczenia przemysłu i miast Japonii. Niewiele więcej bitew i zdobyczy terytorialnych na Pacyfiku liczyło się w ten sam pozytywny sposób. Z oczywistego powodu ważne było utrzymanie Hawajów – bo prawie wszystko tamtędy przechodziło. Midway i Guadalcanal liczyły się w 1942 roku, ponieważ właśnie tam postawiono tamę ekspansjonizmowi odpowiednio japońskiej marynarki wojennej i armii. Tarawa pod koniec 1943 roku miała wydźwięk negatywny, ponieważ pokazała Stanom Zjednoczonym, jakie są prawdziwe koszty i możliwości operacji desantowych. Natomiast zdobycie Marianów było prawdziwym punktem zwrotnym, porównywalnym z inwazją

w Normandii czy bitwami o Stalingrad i Kursk niż z bitwami o Egipt, Sycylię i Rzym.

Zajęcie tych wysp w czerwcu 1944 roku nie oznaczało oczywiście, że wojna z Japonią się skończyła. Wiele jeszcze musiało się wydarzyć w następnych trzynastu miesiącach – atak na Filipiny, duże i zażarte bitwy w zatoce Leyte, na Iwo Jimie i Okinawie, a także bezlitosne bombardowania japońskich miast i zakładów przemysłowych bombami zapalającymi, czego kulminacją było zrzucenie dwóch bomb atomowych w sierpniu 1945 roku. Jednak większość tych operacji byłoby znacznie trudniej przeprowadzić, może nawet okazałyby się niewykonalne, gdyby Amerykanie nie mieli baz na Marianach. Gdy Mussolini dowiedział się o lądowaniu wojsk amerykańskich i brytyjskich we Włoszech, powiedział słynne zdanie: „Historia złapała nas za gardło”. To samo można powiedzieć o zdobyciu Marianów przez siły amerykańskie. Japoński rząd, gdy usłyszał o utracie tych wysp i nieodwracalnych stratach, jakie poniosły japońskie siły morskie i powietrzne pod Rabaulem oraz w bitwie na Morzu Filipińskim, podał się do dymisji. Nadszedł czas, aby odejść, a nawet czas, aby niektórzy japońscy przywódcy potajemnie skontaktowali się z Moskwą w sprawie warunków kapitulacji.

* * *

Niedawno uczony James B. Wood postawił pytanie, czy porażka Japonii była nieunikniona. Jego przemyślana książka uzupełnia w dużym stopniu przedstawione powyżej analizy, choć z japońskiej perspektywy. Przez „porażkę” Wood nie rozumie całkowitego zmiażdżenia w sierpniu 1945 roku. Raczej pyta, czy przywódcy Japonii nie mogli,

stosując inną politykę, zostawić Tokio z terytoriami w obrębie wewnętrznego pierścienia posiadania, w dużym stopniu samowystarczalną gospodarką i statusem mocarstwa, a zatem, czy nie mogli osiągnąć rozwiązania bliskiego temu, jakie marzyło się admirałowi Yamamoto[106].

Następnie Wood skrupulatnie przeanalizował liczne kwestie. Co by było, gdyby japońska marynarka wojenna od początku konwojowała swoje statki handlowe? Co by się stało, gdyby wspaniałe cesarskie okręty podwodne dostały rozkaz przecięcia alianckiej komunikacji handlowej? Co by było, gdyby Japończycy położyli większy nacisk na morskie siły powietrzne zamiast na pancerniki? Co by się stało, gdyby Cesarska Kwatera Główna zdała sobie sprawę, że nie może podbić mniej więcej jednej czwartej Azji i regionu pacyficznego z pomocą zaledwie dziesięciu dywizji? A zwłaszcza, co by było, gdyby Japonia zadowoliła się zbudowaniem naprawdę dobrego wewnętrznego pierścienia obronnego (od Marianów przez Filipiny po Borneo), zamiast butnie przeć na Midway, Aleuty, Wyspy Salomona do Australii i północno-wschodnich Indii? Wreszcie, gdyby nie została tak dotkliwie ukarana w pierwszych dwóch czy trzech latach wojny, gdy próbowała bronić swoich zewnętrznych rubieży, czy zachowałaby dość sił, aby zatrzymać natarcia amerykańskie w momencie, kiedy możliwy był jeszcze jakiś kompromis „bez wojny totalnej”, jak to było powszechne we wszystkich konfliktach wielkich mocarstw w XVIII i XIX wieku? Co by się stało, gdyby nie realizowała tej opcji, wybierając mądrzejszą linię operacyjną i taktyczną?

Wood stawia szereg ważnych pytań, a jego praca darzona jest należnym szacunkiem. Jednak na te wszystkie pytania trzeba odpowiedzieć przecząco. Gdy Stany Zjednoczone

zostały zdradziecko zaatakowane w Pearl Harbor, dla Amerykanów nie było już drogi odwrotu, nie było szans na kompromis, a wyłącznie na bezwarunkową kapitulację agresora. Japonia, która brała pod uwagę tylko swoje frontowe samoloty, okręty wojenne i dywizje armii oraz miała je za bardzo silne, postanowiła zaatakować kraj o dziesięciokrotnie silniejszej gospodarce (jeśli porównać produkty narodowe brutto), choć co prawda jeszcze niezmobilizowany do ogólnoświatowej wojny. Gdy Stany Zjednoczone zebrały wszystkie siły do walki, Japonia musiała ponieść klęskę, ponieważ Amerykanie nie zamierzali pójść na kompromis. Co ciekawe, wiedzieli o tym zarówno admirał Yamamoto, jak i premier Churchill. Admirał nazwał Amerykę „śpiącym gigantem, którego trzeba jeszcze obudzić", a premier pieszczotliwie określił ją jako „gigantyczny przemysłowy bojler", pod którym nie zostało jeszcze dobrze rozpalone.

Jednak jej ogromne możliwości produkcyjne niewiele znaczyły w czasie wojny, póki nie zostały wykorzystane, a środków nie skierowano w odpowiednie miejsca. Całkowita produkcja stali nic nie znaczyła, jeśli ze stali nie powstały dobrze zaprojektowane lotniskowce klasy Essex. Aluminium, guma i miedź nic nie znaczyły, póki nie wykorzystano ich do budowy bombowców B-29. Wykwalifikowani robotnicy nic nie znaczyli do czasu, aż Ben Moreell ich zorganizował. Płaskodenne łodzie Everglades nic nie znaczyły, póki piechota morska nie przekształciła ich w barki desantowe. Zaawansowane torpedy nic nie znaczyły, póki ktoś nie wpadł na pomysł, dlaczego nie działają i jak rozwiązać problem. Dalekie operacje lotniskowców nic nie znaczyły, póki nie było tankowców dalekiego zasięgu. Ktoś – jakaś organizacja czy zespół, który dostał wolną rękę w prowadzeniu

eksperymentów – musiał przedstawić rozwiązania, a później zastosować je w praktyce.

Przypisy

[1] *The Tyranny of Distance* G. Blaineya to książka mówiąca głównie o tym, jak ogromne odległości wpłynęły na dzieje Australii, ale miały też implikacje dla całej historii regionu pacyficznego.

[2] O tym, co się działo dalej, piszą R. Storry w *Japan and the Decline of the West in Asia 1894–1943* i P. Kennedy w *Mocarstwa świata. Narodziny, rozkwit, upadek* na s. 208–211 i 294–300.

[3] Hackett, R. F., *Yamagata Aritomo and the Rise of Modern Japan 1838–1922*.

[4] Oprócz *Japan and the Decline of the West in Asia 1894–1943* R. Storry'ego warto zajrzeć do *The Japanese Colonial Empire 1895–1945* R. Myersa i M. Peattiego.

[5] Japoński cesarz jako boski potomek nie powinien był ingerować w politykę. Był jednak również naczelnym zwierzchnikiem sił zbrojnych, a zatem armia i marynarka wojenna (teoretycznie) odpowiadały tylko przed nim. Służb tych nie kontrolowały żadne władze cywilne – tak więc władza rządu i parlament w sprawach wojny i pokoju była ograniczona.

[6] Najlepszy zwięzły opis wschodnioazjatyckich kryzysów w latach 30. XX wieku (jest też wiele starszych, doskonałych prac) to *The Origins of the Second World War in Asia and the Pacific* A. Iriyego. Ekonomiczne powody ekspansji Japonii wspaniale przedstawił M. A. Barnhart w *Japan Prepares for Total War*. Przydatne są też rozdział 16 *History of the Second World War* B. H. Liddella Harta i *The Great Crusade* H. P. Willmotta.

[7] Podsumowanie stanowiska japońskich wojskowych dokonał R. H. Spector w rozdziale 2 *Eagle Against the Sun*, a także A. Coox w „The Effectiveness of the Japanese Establishment in the Second World War” na s. 1–44 tomu III *Military Effectiveness* A. Milletta i W. Murraya.

[8] Ciekawe przypuszczenia snuje J. Black w „Midway and the Indian Ocean”, w numerze 4 tomu 62 *Naval War College Review*.

[9] Najlepiej zostało to omówione w napisanej przez A. Dancheva biografii Liddella Harta *The Alchemist of War*.

[10] Willmott, H. P., *The Great Crusade*, s. 314 i następne; podobnie: Liddell Hart, B. H., *History of the Second World War*, rozdział 29.

[11] Oprócz *The Great Crusade* H. P. Willmotta warto zajrzeć do rozdziału 7 *Strategy and Diplomacy 1870–1945* P. Kennedy’ego, zatytułowanego „Japanese Strategic Decisions, 1939–45” („Japońskie decyzje strategiczne w latach 1939–1945”), gdzie kwestia ta została rozwinięta.

[12] Gdy patrzy się na mapę, wydaje się, że piątą opcją był atak na północną Japonię przez Alaskę i Wyspy Aleuckie (w końcu trasą po tym wielkim łuku latają dziś samoloty z Nowego Jorku do Tokio). Jednak potężne i nieustanne sztormy oraz mgły nad północnym Pacyfikiem znacznie ograniczyłyby przewagę Amerykanów w powietrzu i praktycznie uniemożliwiłyby operacje desantowe na dużą skalę.

[13] Najlepsze analizy przeprowadził niedawno W. Tao w rozdziale „The Chinese Theatre and the Pacific War” („Teatr chiński i wojna pacyficzna”) opublikowanym w książce *From Pearl Harbor to Hiroshima* pod redakcją S. Dockrilla. Powstało też sporo książek o działalności generała Stilwella w Chinach, a najciekawszą z nich jest *Sand Against the Wind* B. Tuchman.

[14] Ogromne trudności sił imperium brytyjskiego walczących w Indiach i Birmie zostały szczegółowo przeanalizowane w oficjalnej pięciotomowej historii *The War Against Japan* S. Woodburna Kirby'ego i innych autorów i w późniejszej pracy C. Bayly'ego i T. Harpera *Forgotten Armies*. Warto także zajrzeć do najlepszego jednotomowego pamiętnika napisanego przez walczącego w tej wojnie generała Slima *Defeat into Victory*.

[15] Masters, J., *The Road Past Mandalay*. Oczywiście tytuł jest kalamburem odwołującym się do wiersza Kiplinga. [W wierszu Kiplinga „Mandalay", przetłumaczonym przez Macieja Słomczyńskiego w jego powieści *Gdzie przykazań brak dziesięciu*, którą opublikował pod pseudonimem Joe Alex, jak refren przewija się wers „Na szlaku do Mandalay..." (przyp. tłum.)]. Najbardziej przejrzysta i zrównoważona ze wszystkich książek na ten temat jest *Burma: The Longest War, 1941–45* L. Allena.

[16] Przywódczy charakter generała MacArthura i jego opinie strategiczne przedstawił W. Manchester w *American Caesar: Douglas MacArthur 1880–1964*. Cięte komentarze na jego temat zamieścił R. H. Spector w *Eagle Against the Sun*.

[17] O rozkazie dla generała Eichelbergera („i nie wracaj żywy") pisze R. H. Spector na s. 216 *Eagle Against the Sun*. Dobrym źródłem informacji o piechocie morskiej jest artykuł Wikipedii „1st Marine Division (United States) na stronie http://en.wikipedia.org/wiki/1st_Marine_Division_(United_States).

[18] Pisząc „łatwość", nie mam na myśli, że same operacje były proste, lecz to, że cele stanowiły drobne punkciki na Oceanie Pacyficznym i że gdy tamtejsze garnizony zostały odizolowane przez mających przewagę w powietrzu i na

morzu Amerykanów, mogły się jedynie poddać lub zginąć na miejscu. Pod tym względem różniły się one od operacji, których wynik był znacznie mniej przewidywalny, jak, powiedzmy, desanty w Anzio i Normandii.

[19] Liddell Hart, B. H., *History of the Second World War*, s. 620.

[20] *Ibid.*, s. 617. Patrz także bardzo dobra i szczegółowa *History of United States Naval Operations in World War II* S. E. Morisona, zwłaszcza tom 8, rozdział 9.

[21] Allen, L., „The Campaigns in Asia and the Pacific", *Journal of Strategic Studies*, vol 13, no. 1. To wyjątkowo bogate źródło informacji i dobre podsumowanie, zwłaszcza na temat strony japońskiej.

[22] *Ibid.*, s. 165.

[23] Szczegóły patrz: Miller, E. S., *War Plan Orange*.

[24] Najlepiej o tym ważnym fakcie przypomina genialna praca M. van Crevelda *Supplying War: Logistics from Wallenstein to Patton*.

[25] Pod względem ilości przytoczonych szczegółów nic nie może się równać z oficjalną *History of U.S. Marine Corps Operations in World War II* w pięciu tomach. Jednotomowe klasyki to: Millett, A. R., *Semper Fidelis*, rozdział 12, oraz Isley, J. A. i Crowl, P. A., *The U.S. Marines and Amphibious War*, rozdziały 1–3.

[26] Isley, J. A. i Crowl, P. A., *The U.S. Marines and Amphibious War*, s. 14–21.

[27] O „komnatach Montezumy" mówi fragment hymnu Korpusu Piechoty Morskiej Stanów Zjednoczonych, odnoszący się do bitwy stoczonej 12–13 września 1847 roku w czasie wojny amerykańsko-meksykańskiej. W tej bitwie oddziały marines szturmowały twierdzę Chapultepec w mieście Meksyk, stojącą w świętym miejscu Azteków (przyp. tłum.).

[28] Millett, A. R., *Semper Fidelis*, s. 320.
[29] Isley, J. A. i Crowl, P. A., *The U.S. Marines and Amphibious War*, s. 26.
[30] Pełną analizę przedstawiają D. A. Ballendorf i M. Bartlett w *Pete Ellis: Amphibious Warfare Prophet 1880–1923*.
[31] Millett, A. R., *Semper Fidelis*, s. 327. Barwny opis jest też na s. 30–31 *The U.S. Marines and Amphibious War* J. A. Isleya i P. A. Crowla.
[32] Millett, A. R., *Semper Fidelis*, s. 336.
[33] Zarówno w oficjalnej historii marynarki wojennej Morisona, zwłaszcza w tomach 5–8 i 12–14, jak i w oficjalnej historii armii Stanów Zjednoczonych (w dziesiątkach różnych książek), został opisany przebieg walk na Pacyfiku odpowiednio każdej z tych sił zbrojnych. Jednocześnie o piechocie morskiej, armii i operacjach desantowych pisze R. H. Spector w *Eagle Against the Sun*.
[34] Z ang. jędza, wiedźma (przyp. tłum.).
[35] Reynolds, C. G., *The Fast Carriers*, s. 1.
[36] Z jap. czerwony zamek (przyp. tłum.).
[37] Od nazwy miejscowości na północnym wybrzeżu środkowej części wyspy Honsiu (przyp. tłum.).
[38] Nazwy lotniskowców oznaczają odpowiednio z jap.: niebieski (albo zielony) smok; lecący smok; lecący żuraw; żuraw przynoszący szczęście (przyp. tłum.).
[39] Zgrabne podsumowanie przedstawił C. G. Reynolds w *The Fast Carriers* na s. 4–13, a dane techniczne M. Stille w *Imperial Japanese Navy Aircraft Carriers 1921–1945*.
[40] Około 55 km/h (przyp. tłum.).
[41] Z ang. osa (przyp. tłum.).
[42] Nazwy lotniskowców oznaczają odpowiednio: Lexington – od miejscowości w stanie Massachusetts,

gdzie padł pierwszy strzał w wojnie o niepodległość Stanów Zjednoczonych; Saratoga – od miejscowości w stanie Nowy Jork, gdzie w 1777 roku stoczono decydującą bitwę w wojnie o niepodległość Stanów Zjednoczonych; Yorktown – od miejscowości w stanie Wirginia, której oblężenie w 1781 roku podczas wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych zakończyło się zwycięstwem wojsk amerykańskich; Enterprise – z ang. przedsięwzięcie; Hornet – z ang. szerszeń (przyp. tłum.).

[43] Z ang. zwycięski (przyp. tłum.).

[44] Rozdział 3 *Fast Carriers* C. G. Reynoldsa przedstawia sytuację w krytycznym okresie wojny na Pacyfiku. Nietypowe doświadczenia HMS „Victorious” opisał S. W. Roskill w tomie 2 *The War at Sea 1939–1945*.

[45] Od nazwy miasta i hrabstwa w stanie Massachusetts (przyp. tłum.).

[46] Bardzo przydatne informacje zawiera artykuł Wikipedii „*Essex*-class aircraft carrier” na stronie http://en.wikipedia.org/wiki/Essex_class_aircraft_carrier. Oznaczenia autora i późniejsze odwołania są najlepszymi, jakie widziałem.

[47] Ukończono budowę tylko 24 lotniskowców. Zamówienie na pozostałe jednostki anulowano, gdy było już widać, że wojna ma się ku końcowi. Podobnie jak przy budowie B-29 (co zostanie omówione poniżej) i odwrotnie niż w przypadku magnetronu wnękowego, w konstrukcję okrętów były zaangażowane duże zespoły inżynierów, a nie jedna grupa.

[48] Z ang. niepodległość (przyp. tłum.).

[49] Obecnie Minami Tori-shima (przyp. tłum.).

[50] Nazwy lotniskowców pochodzą od: Princeton – nazwy miejscowości w stanie New Jersey, gdzie w 1777 roku stoczono bitwę w wojnie o niepodległość Stanów

Zjednoczonych i gdzie urodził się kapitan Robert F. Stockton, dowódca „Princeton” – pierwszego parowego okrętu wojennego w U.S. Navy; Belleau Wood – nazwy lasku Belleau w pobliżu Château-Thierry, gdzie w 1918 roku 4. Brygada Piechoty Morskiej stoczyła krwawą bitwę, a zarazem największą bitwę wojsk amerykańskich od czasu Appomattox i pierwszą, w której Amerykanie tak bardzo zaangażowali się za granicą (przyp. tłum.).

[51] Te misje próbne opisał C. G. Reynolds w rozdziale 2 *The Fast Carriers* i S. E. Morison w tomie 7 *History of United States Naval Operations in World War II*.

[52] Atolem Makin amerykańscy wojskowi nazywali wyspę Butaritari, a wyspa Makin była wówczas znana jako Makin Meang (przyp. tłum.).

[53] Spector, R. H., *Eagle Against the Sun*, s. 257.

[54] O atakach na Rabaul pisze S. E. Morison w *History of United States Naval Operations in World War II* w tomie 6, w części 4, na s. 369 i następnych. Patrz także Reynolds, C. G., *The Fast Carriers*, s. 96 i następne.

[55] Z ang. potocznie: perkoz; dosłownie: piekielny nurek (przyp. tłum.).

[56] Z ang. mściciel (przyp. tłum.).

[57] Z ang. żbik (przyp. tłum.).

[58] Liczba książek i artykułów o legendarnym myśliwcu Hellcat niemal dorównuje liczbie publikacji o równie legendarnym spitfirze. Lekturę najlepiej zacząć od jednego z doskonale opracowanych artykułów Wikipedii o różnych aspektach wojny na Pacyfiku, to znaczy „Grumman F6F Hellcat” na stronie http://en.wikipedia.org/wiki/Grumman_F6F_Hellcat.

[59] *Ibid.*; Reynolds, C. G., *The Fast Carriers*, s. 57 i inne.

[60] Większość historyków wojny na środkowym Pacyfiku stwierdza, że nastąpiło coś w rodzaju przerwy w walkach – przynajmniej w tych znaczących walkach – w okresie od listopada 1943 roku (Tarawa) do czerwca 1944 roku (Mariany i Rabaul). Dlatego zwykle poświęcają mniej miejsca operacjom w tych miesiącach, a bardziej skupiają się na wprowadzeniu nowych systemów uzbrojenia, radarów itd. S. E. Morison, będący oficjalnym historykiem marynarki wojennej, wypełnia tę lukę w tomie 7 swojej *History of United States Naval Operations in World War II*.

[61] „Wspaniały odstrzał indyków nad Marianami" to, oprócz bitwy o Midway, ulubione starcie powietrzne nad Pacyfikiem wszystkich autorów. Jego opis, równie dobry jak inne, przedstawia C. G. Reynolds na s. 190–204 *The Fast Carriers*. Mnóstwo szczegółów prezentuje S. E. Morison w *History of United States Naval Operations in World War II*, w tomie 8 na s. 257–321.

[62] C. G. Reynolds w *The Fast Carriers* przedstawia najsilniejsze (moim zdaniem nadmiernie na siłę) argumenty przemawiające za analogią z Jutlandią na s. 163–165 i 209–210. Przyklaskuje mu R. H. Spector w *Eagle Against the Sun* na s. 312.

[63] Z ang. książę Walii (przyp. tłum.).

[64] Z ang. odparcie (ataku), odrzucenie (przyp. tłum.).

[65] C. G. Reynolds w rozdziale 9 *The Fast Carriers* dość wspaniałomyślnie wypowiada się o skuteczności brytyjskiej floty pacyficznej, natomiast C. Barnett w rozdziale 28 *Engage the Enemy More Closely* – w posępnym tonie i prawie lekceważąco.

[66] Dwa wspaniałe wprowadzenia do tematu to *B29: The Superfortress* C. Bergera oraz artykuł Wikipedii „Boeing B-29 Superfortress" na stronie

http://en.wikipedia.org/wiki/B-29_Superfortress. Oba zawierają listę dalszych lektur.

[67] Wszystkie szczegóły można znaleźć w artykule Wikipedii „Boeing B-29 Superfortress”.

[68] *B29: The Superfortress* C. Bergera zawiera wspaniały rozdział „The Battle of Kansas”, s. 48–59. Zgrabne określenie „usilna walka o prędkość” pochodzi z artykułu Wikipedii. Rozwiązywanie problemów z licznymi usterkami B-29 wspaniale opisał A. Herman we *Freedom’s Forge* na s. 297–322.

[69] Od imienia i przydomka matki pilota tej maszyny, pułkownika Paula Tibbetsa (przyp. tłum.).

[70] Berger, C., *B29: The Superfortress*, s. 60–107.

[71] Od nazwy szczytu alpejskiego na granicy szwajcarsko-włoskiej (przyp. tłum.).

[72] Ok. 116,5 km2 (przyp. tłum.).

[73] Toland, J., *The Rising Sun*, s. 676, 745. Szersze spojrzenie i głębsze refleksje prezentuje M. Sherry w *The Rise of American Air Power*.

[74] Nie udało mi się znaleźć zadowalającej pracy na temat Moreella, ale podstawowe szczegóły jego biografii zawiera artykuł Wikipedii „Ben Moreell” na stronie http://en.wikipedia.org/wiki/Ben_Moreell.

[75] Prawie wszystkie przedstawione dalej informacje zaczerpnąłem z obszernego artykułu Wikipedii o aspektach wojny na Pacyfiku i Dalekim Wschodzie „Seabees in World War II” na stronie http://en.wikipedia.org/wiki/Seabees_in_World_War_II.

[76] Słynna karaibska kultura gry na metalowych bębnach jest bezpośrednim skutkiem sprowadzenia na wyspy beczek paliwa. Tubylcy znajdowali je na obrzeżach wszystkich nowych lotnisk, zbudowanych przez bataliony Seabee na wyspach. Gigantyczne lotnisko Carlsen na

Trynidadzie miało osiem brukowanych pasów startowych, można więc sobie wyobrazić, ile pustych metalowych beczek walało się dookoła niego pod koniec wojny, gdy amerykańskie samoloty odleciały.

[77] Obecnie Jayapura (przyp. tłum.).

[78] *Ibid*.

[79] Obecnie San José (przyp. tłum.).

[80] Z ang. Biała 1 i Biała 2 (przyp. tłum.).

[81] Spector, R. H., *Eagle Against the Sun*, s. 318–319.

[82] Najlepszym wprowadzeniem w tę opowieść o niezależności i zaradności będzie lektura wspomnień amerykańskich podwodniaków, których wiele ukazało się drukiem. Warto zacząć od *Clear the Bridge!* R. H. O'Kane'a, *Silent Running: My Years on an Attack Submarine* J. F. Calverta, z miażdżącymi komentarzami na temat Naval Ordnance Bureau, oraz *Submarine!* E. L. Beacha.

[83] Wiele szczegółów przytacza C. Blair Jr. w *Silent Victory*, a dobre komentarze porównawcze zamieścił P. Padfield w *War Beneath the Sea: Submarine Conflict 1939–1945*, zwłaszcza w rozdziale 9.

[84] Od ang. nazwy południowoafrykańskiej ryby *Liza richardsonii* (przyp. tłum.).

[85] Hoyt, E. P., *The Destroyer Killer*.

[86] Morison, S. E., *The Two-Ocean War*, s. 510–511.

[87] Brytyjskie i holenderskie okręty podwodne również zebrały żniwo, głównie na Oceanie Indyjskim i wodach oblewających Holenderskie Indie Wschodnie, lecz największy udział w zatopieniach mieli Amerykanie. Podczas wojny siły amerykańskie zatopiły 2117 japońskich statków handlowych o całkowitej ładowności aż 8 milionów ton, z czego 60% (5,25 miliona ton) należy zapisać na konto amerykańskich okrętów podwodnych.

Brytyjskie i holenderskie okręty podwodne zatopiły kolejne 73 statki handlowe o ładowności 211 tys. ton. Uzyskanie dokładnych danych o stratach japońskich na Pacyfiku (a także w przypadku wielu innych konfliktów) jest prawie niemożliwe. Na przykład silna eksplozja mogła przekonać podwodniaków, że zniszczyli swój cel, gdy tymczasem jedynie go uszkodzili – albo torpeda eksplodowała przedwcześnie. Podczas gorączkowej akcji może się zdarzyć, że samolot i okręt podwodny przypiszą sobie zatopienie tego samego okrętu. Medale wojenne przyznawano na podstawie tego, co wydawało się solidnym dowodem zlikwidowania przeciwnika. Jednak pod koniec wojny powołano Połączony Komitet Armii i Marynarki Wojennej do spraw Oceny (Joint Army-Navy Assessment Committee, JANAC), który porównał wszystkie roszczenia ze źródłami japońskimi. W prawie wszystkich przypadkach – uwzględniając wartości całkowite – dane były silnie zaniżone, co jednak nie wpłynęło na ogólny obraz sytuacji. Cytowane statystyki pochodzą ze s. 476 *War Beneath the Sea* P. Padfielda oraz ze s. 511 *The Two-Ocean War* S. E. Morisona.

[88] Nie był to błąd jedynie Amerykanów. Samoloty torpedowe Fairey Swordfish z okrętu HMS „Ark Royal", które miały zaatakować „Bismarcka" (maj 1941), początkowo wyposażono w torpedy akustyczne. Gdy zawiodły, Royal Navy powróciła do stosowania torped z zapalnikiem kontaktowym – z zadziwiającymi rezultatami.

[89] Historia ta jest powtarzana w każdej ogólnej relacji (i w prawie wszystkich pamiętnikach) na temat wojny na Pacyfiku. Najprzystępniejsze wyjaśnienie, choć także zawierające mnóstwo detali technicznych, stanowi pięcioczęściowy artykuł Fredericka J. Milforda „U. S. Navy

Torpedoes" w *Submarine Review*, opublikowany w okresie od kwietnia 1996 do października 1997 roku, szczególnie część II (X 1996) „The Great Torpedo Scandal, 1941–1943" („Wielki skandal torpedowy 1941–1943").

[90] Cytaty i statystyki: Roskill, S. W., *The War at Sea 1939–1945*, tom 3, część 2, s. 367.

[91] Wyliczone na podstawie artykułu „Top Ten US Navy Submarine Captains in WW2 by Number of Confirmed Ships Sunk" J. G. Mackenziego ze strony http://ahoy.tk-jk.net/macslog/TopTenUSNavySubmarineCapt.html.

[92] Morison, S. E., *The Two-Ocean War*, s. 486.

[93] Generał LeMay i dowódcy jednostek bombowych USAF-u twierdzili, że B-29 również mogły zmusić Japończyków do poddania się, gdyby przedłużono zmasowane ataki bombami zapalającymi. Może tak, może nie. Pewne wydaje się jedynie, że głodzenie społeczeństwa japońskiego przez stosowanie podmorskiej blokady lub bombardowania z niskiego pułapu spowodowałoby znacznie większe ofiary wśród ludzi niż zrzucenie bomb atomowych na Hiroszimę i Nagasaki.

[94] Torpeda typu 93 (przyp. tłum.).

[95] Z niem. chrapy (przyp. tłum.).

[96] Boyd, C. i Yoshida, A., *Japanese Submarine Forces in World War Two*. Patrz także różne porównania P. Padfielda w *War Beneath the Sea*.

[97] Morison, S. E., *The Two-Ocean War*, s. 486.

[98] Padfield, P., *War Beneath the Sea*, rozdział 9 – jak zawsze wiarygodny.

[99] Spector, R. H., „America's Seizure of Japan's Strategic Points, Summer 1942–1944" w Dockrill, Saki, ed., *From Pearl Harbor to Hiroshima: The Second World War in Asia and the Pacific, 1941–1945*, rozdział 4.

[100] Najlepszą zwięzłą, choć dość sardoniczną relację z Wysp Aleuckich przedstawił R. H. Spector na s. 178–182 *Eagle Against the Sun*.

[101] Liddell Hart, B. H., *History of the Second World War*, s. 356–362.

[102] Od stanu Maryland (przyp. tłum.).

[103] Najdokładniej wydarzenia te opisuje S. E. Morison w tomie 8 *History of United States Naval Operations in World War II*.

[104] Kampanię na Marianach świetnie opisał A. R. Millett na s. 410–419 *Semper Fidelis*.

[105] Morison, S. E., *History of United States Naval Operations in World War II*, tom 8, s. 162.

[106] Wood, J. B., *Japanese Military Strategy in the Pacific War: Was Defeat Inevitable?*.

PODSUMOWANIE

Rozwiązywanie problemów na przestrzeni dziejów



Niemieccy jeńcy wojenni maszerują ulicami Moskwy w lipcu 1944 roku.

Około 57 tys. niemieckich żołnierzy – w szeregach po dwudziestu – przemaszerowało 17 lipca 1944 roku głównymi ulicami Moskwy.

Zdjęcie tej dramatycznej sceny musi przypominać podobny widok sprzed czterech lat, gdy oddziały Wehrmachtu przechodziły pod Łukiem Triumfalnym. Zastanówmy się jednak nad tym głębiej. Nie było to spełnienie marzeń Hitlera. To wyrachowana zemsta Stalina.

Gdy cesarz rzymski pokonał plemiona germańskie, sprowadzał jeńców do stolicy imperium, aby dać klaszczącej publice widomy dowód wielkiego zwycięstwa. Tak samo było w Moskwie w lipcu 1944 roku. Tych 57 tys. maszerujących żołnierzy, uważnie pilnowanych z obu stron przez rosyjskich strzelców, to niedobitki niemieckiej 4. Armii, która została pokonana, otoczona i „*Kesselschlacht*-owana" podczas operacji Bagration. Niemieccy barbarzyńcy ponownie zostali wystawieni na widok publiczny, całkowicie upokorzeni, zanim odesłano ich na egzekucję lub do niewoli.

Japończycy nigdy nie byli w ten sposób pokazywani, ponieważ niewielu się poddawało, a armie amerykańskie i Wspólnoty Brytyjskiej wolały zorganizować własne parady zwycięstwa w Rzymie, Paryżu, Brukseli i innych wyzwolonych stolicach. Te dwa sposoby okazania triumfu różniły się między sobą, ale miały ten sam wydźwięk. Gdy w czerwcu 1944 roku załamały się granice państw Osi na czterech różnych teatrach działań wojennych, nie było wątpliwości, jaki będzie wynik tego tytanicznego konfliktu, a zwycięzcy mogli już się szykować do uroczystości w maju i sierpniu 1945 roku.

* * *

Jednym ze sposobów, aby zrozumieć, jak zachodni alianci w końcu zamienili swoją porażkę w zwycięstwo, jest uważna lektura dzienników marszałka polnego lorda Alanbrooke'a, głównego doradcy wojskowego Churchilla podczas II wojny światowej. Alanbrooke – opisując różne wydarzenia: począwszy od tego, jak kierował ewakuacją dywizji armii przez Dunkierkę po przegranej bitwie

o Francję w czerwcu 1940 roku po mianowanie go szefem Imperialnego Sztabu Generalnego oraz od swojego miejsca na wszystkich ważnych konferencjach brytyjsko-amerykańskich na temat strategii koalicji do monitorowania tego, jak jego ukochane brytyjskie siły zbrojne raz za razem ponosiły kolejne porażki (Grecja, Kreta, Tobruk, Singapur), zanim rozpoczęły długie i mozolne podnoszenie się – zostawił późniejszym pokoleniom szczerą relację o tym, jak podczas tej wojny triumf państw Osi powoli się zmienił w zwycięstwo aliantów. Gdy w 1957 i 1959 roku patriota i historyk sir Arthur Bryant opracował dwutomowe wydanie tych dzienników zatytułowanych *The Turn of the Tide 1939–1943* (*Odwrócenie losów 1939–1943*) oraz *Triumph in the West 1943–1945* (*Triumf na Zachodzie 1943–1945*), czytelnicy mogli poznać kompetencje intelektualne Alanbrooke'a i jego umiejętność wyrażania cierpkich osądów na różne tematy[1]. Jednak dopiero szersze i jeszcze bardziej bezstronne (ponieważ nieokrojone) wydanie *War Diaries 1939–1945* z 2001 roku ukazuje pełną, prawdziwą relację Alanbrooke'a o wielu męczących obowiązkach w tamtych czasach, a zwłaszcza o zajmowaniu się: armią, swoimi kolegami brytyjskimi dowódcami, Amerykanami i przede wszystkim – nieprzewidywalnym, trudnym i błyskotliwym przywódcą, Churchillem[2]. Przywódcy i dowódcy – rzeczywiście[3].

W dziennikach uderza także spostrzeżenie, do jakiego poziomu poniżej wielkiej polityki wojennej często schodzi Alanbrooke, aby rozważać, jakie mechanizmy i jacy ludzie będą na tyle dobrzy, by pokonać państwa Osi. Być może prześladowały go doświadczenia z Dunkierki i Krety, ponieważ najwyraźniej każdego dnia martwił się tym, czy średnie szczeble rozległej maszynerii imperium brytyjskiego sprostają stawianym im wysokim wymaganiom

oraz czy wielki sojusz wytrzyma dalsze niepowodzenia. Jego zatroskana postawa (lecz nigdy defetystyczna) okazała się absolutnie bezcenna. Dzięki niej odwiódł Churchilla od dziwnego pomysłu dużej inwazji na północną Norwegię i utemperował nierealistyczne amerykańskie pragnienie dokonania inwazji na Francję w 1943 roku. Przede wszystkim spełniała ona rolę bezwzględnie pragmatycznego papierka lakmusowego wobec wszystkich wątpliwości co do propozycji nowych operacji: „Gdzie to będzie? Czy to da się zrobić? Kto to zrobi? Mamy wystarczające siły, wyposażanie i przeszkolenie?” Alanbrooke, choć z pewnością nie spodobałoby mu się to porównanie, miał bardzo leninowskie podejście do spraw – jego istotą była praktyczność: „kto, kogo”.

Jak się okazało, wszystko, co trzeba było zrobić, zrobiono poprzez należyte wypełnienie dyrektyw operacyjnych z konferencji w Casablance, choć ogromnym kosztem i mimo licznych niepowodzeń na wszystkich teatrach działań wojennych. W trakcie walk w tak wielu regionach świata, na lądzie, morzu i w powietrzu, zapewne trudno było dostrzec moment, w którym bieg wojny został odwrócony, kiedy porażki stały się rzadsze, a zwycięstwa – częstsze. Warto odnotować, że dopiero po 25 lipca 1943 roku – gdy Mussolini się poddał, Armia Czerwona przebiła się pod Orłem, a generał Patton zajął Palermo – Alanbrooke pozwolił sobie w swoim prywatnym pisanym nocą dzienniku na stwierdzenie, że być może nastąpiło „wreszcie przejście od »końca początku« do »początku końca«”[4]. Jednak przez cały następny rok głęboko niepokoiły go niepowodzenia we Włoszech, porażki w Birmie, nieskuteczność kampanii bombardowań i planowana inwazja we Francji, na którą, jak sądził, mogło być jeszcze za wcześnie. Podobnie jak inny ostrożny realista, generał

Eisenhower (patrz strona 277), do ostatniej chwili obawiał się, że desant w Normandii może okazać się potworną, ogromną katastrofą. Dlatego w czerwcu 1944 roku moment ponownego znalezienia się na francuskiej ziemi, skąd cztery lata wcześniej został wypędzony wraz z dywizjami Brytyjskich Sił Ekspedycyjnych, był dla niego niezwykle emocjonujący[5]. Wówczas nawet ten ostrożny, zgryźliwy, bezkompromisowy człowiek mógł dostrzec, że koniec walk nastąpi lada chwila.

Między tamtym momentem a sierpniem 1945 roku ta straszna wojna miała jeszcze pochłonąć dużo ofiar wśród wojskowych i cywilów. Pora jednak przejść do ogólniejszych refleksji o tym, jak i kiedy szale zwycięstwa zaczęły się przechylać w opisanych powyżej pięciu wielkich kampaniach. W każdym rozdziale starałem się pokazać, jak przedstawiała się sytuacja z punktu widzenia ludzi rozwiązujących problemy, bez zakładania z góry, że ich starania odwrócą bieg wojny. Teraz możemy przyjrzeć się całości.

Z moich wcześniejszych analiz wynika, że nie da się przedstawić jednego argumentu czy wskazać jednej przyczyny. Jeśli chce się zaprezentować ogólną opinię, należy zachować ostrożność i powstrzymać się od instynktownej ludzkiej chęci upraszczania. Społeczeństwa to niezwykle skomplikowane organizmy, a wojny są złożonymi działaniami. Na systemy wojskowe i służby zbrojne składają się miliony zmiennych, podobnie jak na współczesną ekonomię. Ponadto operują one na wielu płaszczyznach. Kluczowe czynniki, jak przywództwo, morale oraz narodowy i ideologiczny zapał na pewno mają decydujące znaczenie w czasie wojny, ale pozostają nieuchwytne i niemierzalne, dlatego wszelka dyskusja o tym „jak” nie może się odbywać na tej płaszczyźnie.

W dodatku każdego roku publikowane są nowe materiały archiwalne, a także rodzą się nowe spostrzeżenia, kontrowersje i podejścia, które powinny nas skłonić do ponownego przemyślenia wcześniejszych przypuszczeń.

Wielu uczonych ma tendencję do podzielania stanowiska jednej z dwóch grup – „uogólniaczy” i „uszczegółowiaczy”; takich, którzy wskazują jedną nadrzędną przyczynę danego zdarzenia, oraz takich, którzy dostrzegają złożoność problemu i niezliczone jego elementy[6]. To drugie podejście na ogół się pojawia w pewnych generalnych wypowiedziach lub przybiera formę książki (czyli zawierających wszystko), a pierwsze – w pracach o zawężonym spojrzeniu i sensacyjnych tytułach („Broń, która wygrała wojnę!”). Żadne z tych podejść nie jest zadowalające. Oczywiście możliwe jest przedstawienie analizy, w jaki sposób bieg II wojny światowej odmienił się na korzyść aliantów bez upierania się przy jednej przyczynie i bez stosowania ugrzecznionej narracji, w której wspomina się o wszystkim. Znacznie sensowniejsze wydaje się myślenie, że niektóre wybrane elementy opowieści mają większą moc wyjaśniania wydarzeń niż inne. Opisując, jak alianci uzyskali dominację w środkowych osiemnastu miesiącach wojny (od stycznia 1943 do przełomu czerwca i lipca 1944 roku), zastosowałem selekcję. Nie wszystkie elementy, które przyczyniły się do zwycięstwa aliantów, miały jednakowe znaczenie. Twierdzenia, że pewne nowe metody, niektóre bitwy, postaci i organizacje zadecydowały o zwycięstwie, należałoby udowodnić.

Przedstawione poniżej wnioski nie zostały wymienione ściśle według hierarchii ważności, choć kolejność tematów i refleksji pozwala wyodrębnić kilka najważniejszych czynników, które wyjaśniają, jak ta wojna została wygrana.

Spowodowało to przesunięcie innych wyjaśnień na taką pozycję, która pomaga czytelnikowi dostrzec, gdzie były one istotne, a także – gdzie nie. Gdy zaczynałem pisać tę książkę (cztery lata przed jej ukończeniem), nie przewidziałem, jaka będzie kolejność prezentacji niektórych powodów alianckich zwycięstw. Podstawowa zasada ich uszeregowania była jednak prosta: czy jakieś nowe urządzenie, organizacja lub nowy rodzaj broni naprawdę przyczyniły się do wygrania bitew i czy można to pokazać na praktycznych przykładach? Jeśli uczeni przyjęli po fakcie, że jakiś nowy wynalazek miał istotne znaczenie po prostu dlatego, że powstał i działał, nie był to dla mnie wystarczający argument.

Dobrym przykładem takich rozterek jest wkład wywiadu w wygranie tej wojny, zwłaszcza w kontekście nadmiernej uwagi poświęcanej tej kwestii w ostatnich czterech dekadach. Dziś literatura na temat roli wywiadu podczas II wojny światowej jest tak obszerna, że początkowo przypuszczałem, iż należało do szkicu spisu treści tej książki dodać rozdział 6 zatytułowany „Jak wygrać wojnę wywiadów”. Później stopniowo zrozumiałem dwie sprawy. Pierwsza, że poświęcanie wywiadowi osobnego rozdziału nie ma więcej sensu niż wydzielanie logistyki czy nauki i techniki. Wszystkie te działania przyczyniły się do alianckiego zwycięstwa w II wojnie światowej, ale jedynym sposobem, aby zmierzyć ich rzeczywiste znaczenie – zamiast wierzyć bez zastrzeżeń w zapewnienia ich zwolenników – jest uwzględnienie ich w narracji i analizach każdej z pięciu równoległych kampanii stanowiących przedmiot tej książki. Twierdzenie, że nastąpił nadzwyczajny „przełom szpiegowski”, który zmienił bieg wojny bez wskazania, gdzie konkretnie na polu walki miało to miejsce, jest równie bezpodstawne jak to, że nowa broń

zmieniła charakter kampanii bez udowodnienia, że tak było[7].

Gdy próbuje się uwzględnić wywiad jako ukryty wymiar opowieści o tym, jak został odwrócony bieg wojny, powstaje bardzo skomplikowany – a mówiąc wprost, mylący – obraz. Faktem jest, że przydatność informacji szpiegowskich zmieniała się w zależności od teatru działań wojennych, rodzaju sił zbrojnych i roku wojny. W jednej potyczce dane wywiadu miały wartość, ale w innej – nie miały prawie żadnej. Niemożliwe jest połączenie studiów licznych przypadków w kompletne sprawozdanie, więc pozostaje dla mnie zagadką, jak tak wybitny uczony jak sir Harry Hinsley mógł zaryzykować stwierdzenie, że Ultra przypuszczalnie skróciła wojnę o trzy lata[8]. Nie da się tego udowodnić.

I druga sprawa. Szczerze mówiąc, ze studiowania działalności wywiadu podczas II wojny światowej wyłania się jedynie wniosek, że dominowały w niej *niepowodzenia*. Litania klęsk rozpoczyna się w latach 1939–1940, gdy Armia Czerwona bardzo nierozsądnie nie doceniła możliwości fińskiego ruchu oporu, brytyjski wywiad poniósł klęski w kampanii norweskiej, a Francuzi wykazali kompletny brak zainteresowania tym, co nastąpi w Ardenach w maju 1940 roku. Do tej listy należy dopisać całkowite zignorowanie przez Stalina *wszelkich* ostrzeżeń wywiadu o operacji Barbarossa oraz – w innej kategorii – ślepotę Amerykanów, którzy nie zorientowali się, że zbliża się atak na Pearl Harbor. Rok 1941 zasługuje chyba na wyróżnienie z powodu największej liczby niepowodzeń wywiadu podczas tej wojny. Później nastąpiły niezwykle kosztowne pomyłki wywiadu Wehrmachtu, który nie przewidział okrążenia wojsk niemieckich przez Armię Czerwoną pod Stalingradem w 1942 roku, odwróconego

manewru kleszczowego pod Kurskiem w 1943 roku oraz centralnego uderzenia w ramach operacji Bagration w 1944 roku. Tym rekordowym trzem porażkom nic nie dorównało.

Lista ciągnie się dalej. Uprzedzenia generała MacArthura do informacji szpiegowskich dostarczanych przez marynarkę wojenną uniemożliwiły mu korzystanie z wiadomości wroga rozszyfrowanych przez wspaniałe systemy łamania kodów Magic i Purple[9]. Alianci nie ocenili realistycznie, z jaką siłą armia niemiecka będzie kontratakować w Salerno i Anzio ani w bitwie o Ardeny. Wyglądało to tak, jakby nikt w brytyjskim i amerykańskim wywiadzie wojskowym nie uświadomił sobie, że walka z dywizją Waffen-SS będzie bardzo trudna. Zignorowano też ostrzeżenie Briana Urquharta przed tym, że jednostki spadochronowe wylądują w Arnhem w miejscach, gdzie stacjonują doświadczone pułki niemieckie. Niekompetencja była powszechna. Cesarską Kwaterę Główną w Tokio wielokrotnie zaskakiwały różne trasy amerykańskich natarć na Pacyfiku, choć z pewnością każdy, kto grał w skomplikowaną grę planszową, był w stanie przewidzieć, że kontrofensywa może być prowadzona wzdłuż różnych zmieniających się tras. Ostatni punkt tej listy jest chyba najważniejszy ze wszystkich. Podczas wojny dokonano oczywiście fantastycznych wynalazków technicznych w tej dziedzinie, zwłaszcza w dekryptażu i wywiadzie sygnałów, jednak nie zapewniło to automatycznie przewagi prowadzącej do zwycięstwa w jakiejś bitwie czy kampanii. Nawet system Ultra nie był doskonały. Znacznie lepiej było go mieć, niż nie mieć, ale z samej natury wojny wywiadów z Niemcami wynika, że mógł on dawać wyłącznie mieszane wyniki, a nie – dokonywać cudów.

Znacznie krótsza jest lista sukcesów wywiadów, to znaczy przełomowych wydarzeń przekładających się na

potwierdzone zwycięstwa na polu bitwy, które skróciły wojnę, co *jest* najtrafniejszym wynikiem testu papierkiem lakmusowym[10]. Bitwa o Midway, podczas której wywiad zapewnił informacje, gdzie znajdują się lotniskowce nieprzyjaciela, a także pomógł ukryć przed wrogiem położenie sił amerykańskich i odpowiednio je rozmieścić, z pewnością przechodzi test papierka lakmusowego. Ale co jeszcze? Do kilku zwycięstw Royal Navy w spotkaniach z flotą włoską na Morzu Śródziemnym doszło dzięki temu, że Brytyjczycy znali położenie wroga, a zatopienie „Scharnhorsta" daleko na północy w grudniu 1943 roku to niezaprzeczalny dowód triumfu brytyjskich systemów detekcji. Zdolność do odszukiwania, a później zatapiania odległych U-Bootów w 1943 roku przypuszczalnie wynikała z mądrego wykorzystywania informacji szpiegowskich wtedy, gdy odniesione dzięki nim sukcesy nie narażały na szwank samego systemu detekcji, czym zagroziły mu nadgorliwe ataki U.S. Navy na U-Booty w miejscach spotkań na Atlantyku. Radziecki wywiad wojskowy w 1944 roku radził sobie coraz lepiej, ale cała Armia Czerwona i radzieckie siły powietrzne – również. Zatem ponownie narzuca się proste pytanie: gdzie wcześniejsza wiedza o siłach nieprzyjaciela i jego zamiarach miała wpływ na wynik działań wojskowych? Generalnie – choć każdy bez oporu zgodzi się, że osiągnięcia alianckiego wywiadu były znacznie większe niż państw Osi – dużo łatwiej wskazać, kiedy sprawna logistyka pomogła wygrać wojnę, niż wykazać, że to informacje szpiegowskie doprowadziły do zwycięstwa[11].

O wiele więcej wnoszą dowody na wzajemne powiązania między wydarzeniami omawianymi w poprzednich pięciu rozdziałach. Choć wstęp sugeruje, że sukces lub porażka aliantów w jednej kampanii odbijały się na ich działaniach

gdzie indziej, jednym z moich pierwszych założeń było to, że ta książka będzie się składać z pięciu w zasadzie niezależnych, równoległych opowieści, a od czasu do czasu pojawiałyby się w nich wzmianki o powiązaniach, powiedzmy, między kampanią przeciw U-Bootom a lądowaniem na Sycylii albo między operacją Bagration a inwazją w Normandii. Co więcej, książki historyczne, nawet tak błyskotliwe jak prace Atkinsona o armii amerykańskiej w regionie śródziemnomorskim, kierują uwagę czytelnika na działania wojenne rozgrywające się tylko na jednym obszarze, a zatem zawężają jego perspektywę i nie ułatwiają zrozumienia, co w tym samym czasie działo się gdzie indziej.

Dopiero gdy napisałem wstępne wersje kilku rozdziałów, stało się dla mnie jasne, że na przykład należałoby prześledzić gorączkowe przesuwanie dywizji i grup lotnictwa odpowiednio przez Wehrmacht i Luftwaffe z Francji do Związku Radzieckiego i w region śródziemnomorski, a później z powrotem, jak opisałem w rozdziałach 2, 3 i 4. Warto byłoby również lepiej zrozumieć, jak walki Brytyjczyków o atlantyckie i arktyczne szlaki morskie, wraz z kampanią strategicznego bombardowania Niemiec, zazębiały się z defensywnymi i ofensywnymi bitwami Armii Czerwonej na wschodzie, oraz szczegółowo opisać, jak przesunięcie zbyt wielu dywizji armii japońskiej do środkowych i południowych Chin przez naczelne dowództwo osłabiło zdolność Japonii do utrzymania terytoriów na Pacyfiku. Jednak historycy poszczególnych kampanii rzadko łączą ze sobą te zagadnienia, a już na pewno nie między pięcioma głównymi teatrami działań wojennych opisanymi w tej książce. Po wykonaniu takich ćwiczeń porównawczych znacznie lepiej rozumie się ogrom zadań, przed jakimi stały rządy, które

musiały kierować działaniami w większym, wielokierunkowym konflikcie, i bardziej docenia się przywódców, którzy w poprzednich wojnach również byli zmuszeni do podobnej żonglerki siłami i środkami[12].

Niektóre z mocarstw w czasie wojny miały mniejszą potrzebę uwzględniania powiązań między działaniami w różnych częściach świata niż inne. Inne musiały to zrobić, ale nie udało im się osiągnąć równowagi i spójności. Rosjanie nie mieli takiego problemu z określaniem priorytetów. Gdy odmówili przyłączenia się do wojny na Dalekim Wschodzie, skoncentrowali się praktycznie wyłącznie na walce z hitlerowskim najeźdźcą, a wszystko inne zostało rozsądnie i z zatrważającą konsekwencją podporządkowane temu celowi. Stany Zjednoczone stanęły przed klasycznym dylematem „Europa czy Pacyfik", gdy chodziło o priorytety i środki, jednak w latach 1943–1944 zdobyły się wyjątkowo na działania na obu teatrach. Japonia sama wpędziła się w pułapkę uderzania w zbyt wielu kierunkach – w Chinach, Birmie, Azji Południowo-Wschodniej, na Nowej Gwinei i środkowym Pacyfiku – nie mając po temu odpowiednich sił. Dlatego w końcu zapłaciła wysoką cenę za ten brak koncentracji, a także za kurczące się środki. Niemcy przyjęły strategię wielokierunkową, ale dyktatorskie państwo Hitlera po prostu nie było w stanie jednocześnie uzyskać przewagi w wielkiej wojnie na Atlantyku, w gigantycznych walkach powietrznych nad Europą i w bardzo dużych kampaniach lądowych w regionie śródziemnomorskim, Afryce Północnej, na Bałkanach i (przede wszystkim) w Związku Radzieckim, a także przygotować się do przyszłej inwazji brytyjsko-amerykańskiej we Francji. Jeśli gdziekolwiek można mówić o nadmiernym rozciągnięciu sił, to w tym przypadku mamy tego najlepszy przykład.

Brytyjczycy radzili sobie zupełnie nieźle przypuszczalnie dlatego, że od ponad dwustu lat praktykowali żonglowanie swoimi globalnymi zobowiązaniami, więc wypracowali całkiem dobry system podejmowania decyzji. Jednak w najgorszym okresie wojny, w latach 1941–1942, gdy ponosili porażki w Grecji, na Krecie, w Tobruku, w Singapurze i na Atlantyku, wiele osób musiało nabrać przekonania, że stare, ponoszące klęski imperium chyli się ku upadkowi. W czasie wojny przywódcy brytyjscy *wiedzieli*, że siły brytyjskie są nadmiernie rozciągnięte (między innymi dlatego dzienniki Alanbrooke'a są tak wnikliwe). A to z kolei wyjaśnia, dlaczego stratedzy z Whitehall tak bardzo starali się działać oszczędnie, opracowywać nowe technologie, które pozwoliłyby w przyszłości zmniejszyć straty okrętów, samolotów i przede wszystkim ludzi, oraz z otwartymi ramionami przyjęli do swoich sił zbrojnych ochotnicze oddziały wojskowe i ochotników z co najmniej tuzina innych państw. To wyjaśnia także, dlaczego przywiązywali taką wagę do tego, aby ich amerykańscy sojusznicy zrozumieli brytyjski punkt widzenia, i podnosili alarm, gdy ich potężniejsi i bardziej pewni siebie (a czasami wykazujący się większą ignorancją) kuzyni odsuwali ich na bok[13]. Co prawda, Wielka Brytania doprowadziła do zakończenia wojny – Niemcy i Włochy zostały całkowicie pokonane, a Japonia zmiażdżona – ale w efekcie nadwyrężyła siły swoje i całego imperium, czego fatalne skutki możemy obserwować do dziś[14].

Uderzające jest to, że choć tych pięciu głównych graczy tak bardzo się różniło, a każdy z nich prowadził własną wojnę i w różnym zakresie w powietrzu, na morzu i na lądzie, to rezultat końcowy w 1944 roku był taki sam – twardy pancerz państw Osi skruszył się w tym samym

czasie na wszystkich czterech teatrach działań wojennych. Generał Mark Clark być może słusznie skarżył się, że wejście jego armii do Rzymu 4 czerwca 1944 roku zostało ledwo zauważone przez światową prasę, ale z praktycznego punktu widzenia zwycięstwo aliantów w środkowych Włoszech miało znacznie mniejszy wpływ na ostateczny wynik wojny niż rezultaty walk na pozostałych obszarach – odbywająca się prawie równolegle inwazja na Normandię, zajęcie Marianów i wielka operacja Bagration.

Czy była to zatem nowa forma imperialnego zmęczenia? Czy po prostu siły niemieckie i japońskie, które tak długo walczyły ze zdumiewającym okrucieństwem i skutecznością, zostały przez ich przywódców rozciągnięte na zbyt dużym obszarze i wreszcie się załamały w starciu ze skumulowaną potęgą techniczną imperium brytyjskiego, Stanów Zjednoczonych i Związku Radzieckiego?
Z pewnością sugerują tak nagie statystyki. W 1942 roku sprzymierzeni dorównywali państwom Osi pod względem produkcji zbrojeniowej, w 1943 roku wysunęli się na prowadzenie, a w 1944 roku dominowali[15]. Jakiej dziedziny by nie rozpatrywać – dostaw paliwa, produkcji stali czy montażu samolotów – alianci w niej przodowali.

Oczywiście byłoby głupotą zaprzeczać ogromnemu znaczeniu przewagi przemysłowej aliantów w latach 1943–1944. Gdyby było na odwrót – i to produkcja państw Osi osiągnęła 62,5 mld dolarów w 1943 roku, a sprzymierzonych – tylko 18,3 mld, z pewnością nie przypuszczalibyśmy, że Niemcy i Japonia zostaną pokonane. Jednak z poprzednich rozdziałów wynika, że na te ostre dysproporcje w produkcji mogły wpływać, i w znacznym stopniu wpłynęły, dwa inne czynniki. Były to geografia (oraz uwzględnianie jej w mniejszym bądź większym stopniu przez strategów, konstruktorów i osoby decyzyjne po obu

stronach) i chyba najważniejszy ze wszystkich czynników – stworzenie działających na potrzeby wojenne całych systemów, które miały wbudowane pętle zwrotne oraz promowały elastyczność, zdolność uczenia się na błędach i „kulturę zachęcania” (o czym poniżej), co podczas tego konfliktu dawało pracownikom średniego szczebla wolność eksperymentowania, możliwość przedstawiania pomysłów i opinii oraz przekraczania tradycyjnych granic instytucjonalnych.

Jeśli to prawda, to moja praca przedstawia inną interpretację zwycięstwa aliantów niż ogromna historiografia II wojny światowej, w której zwykle zakłada się, że wojna została w zasadzie wygrana w chwili, gdy stoczono bitwy o Midway, pod Al-Alamajn i stalingradzką. Próbowałem wyjść poza proste ekonomiczne, deterministyczne wyjaśnienie wyniku wojny i zaproponować bardziej subtelne jego wytłumaczenie. Elementem tego wytłumaczenia jest przytoczone pod koniec rozdziału 1 stwierdzenie Churchilla, że wojna zostanie, i musi zostać, wygrana poprzez „odpowiednie zastosowanie” siły. Same statystyki nie wystarczały. Wyposażenie RAF-u w kolejne kilka tysięcy lancasterów miało niewiele sensu (na co premier poskarżył się we wrześniu 1941 roku), jeśli Bomber Command nie potrafiło zlokalizować celów. Zbudowanie tysięcy okrętów handlowych nie zapewniłoby wygrania wojny, gdyby nie znaleziono sposobów pokonania wilczych stad U-Bootów admirała Dönitza na środku Atlantyku. Pięciokrotne zwiększenie liczebności amerykańskiego Korpusu Marynarki Wojennej nie miałoby znaczenia, gdyby nie znaleziono sposobów, by marines dostali się na zajętą przez wroga plażę i z niej wyszli. Dziesięć tysięcy czołgów T-34 stanowiło po prostu ogromną stertę stali i przewodów

dopóty, dopóki ktoś nie wymyślił, jak zaopatrywać je w benzynę, olej i amunicję. Pojawia się pokusa, by zmodyfikować wypowiedź Churchilla i zasugerować, że II wojna światowa została wygrana dzięki „inteligentnemu zastosowaniu" większej siły.

Zrozumienie wagi owych czynników decydujących o przebiegu globalnego konfliktu staje się jeszcze ważniejsze, gdy przychodzi do rozważania krytycznej roli geografii. Rozmiar, odległość i ukształtowanie terenu przewijają się przez wszystkie pięć rozdziałów, ponieważ ograniczały one zmęczone wojska, które musiały zmagać się z tymi przestrzeniami. Rozdział 5 wprost mówi o pokonywaniu „tyranii odległości" na rozległych wodach Pacyfiku, jednak w każdej z kampanii opisanych w pozostałych czterech rozdziałach widać starania ludzi, aby uzyskać kontrolę nad wielkimi obszarami powietrza, morza i lądu. Geografia przenikała do strategii. W kampanii amerykańskiej przeciw Japonii, choć droga z Hawajów przez Wyspy Gilberta, Wyspy Marshalla, Karoliny, Mariany, Iwo Jimę i Okinawę do brzegów *Nipponu* była długa, jednak niewątpliwie była też najszybszą trasą prowadzącą na wody przybrzeżne Japonii, a ta, którą podążał generał MacArthur wzdłuż wybrzeża Nowej Gwinei, z punktu widzenia geografii była znacznie mniej narzucającą się trasą do Zatoki Tokijskiej. Z powodu geografii – ukształtowania terenu – niemożliwe było także, aby brytyjskie wysiłki w birmańskich dżunglach, choć nadzwyczajne, doprowadziły do nokautującego uderzenia.

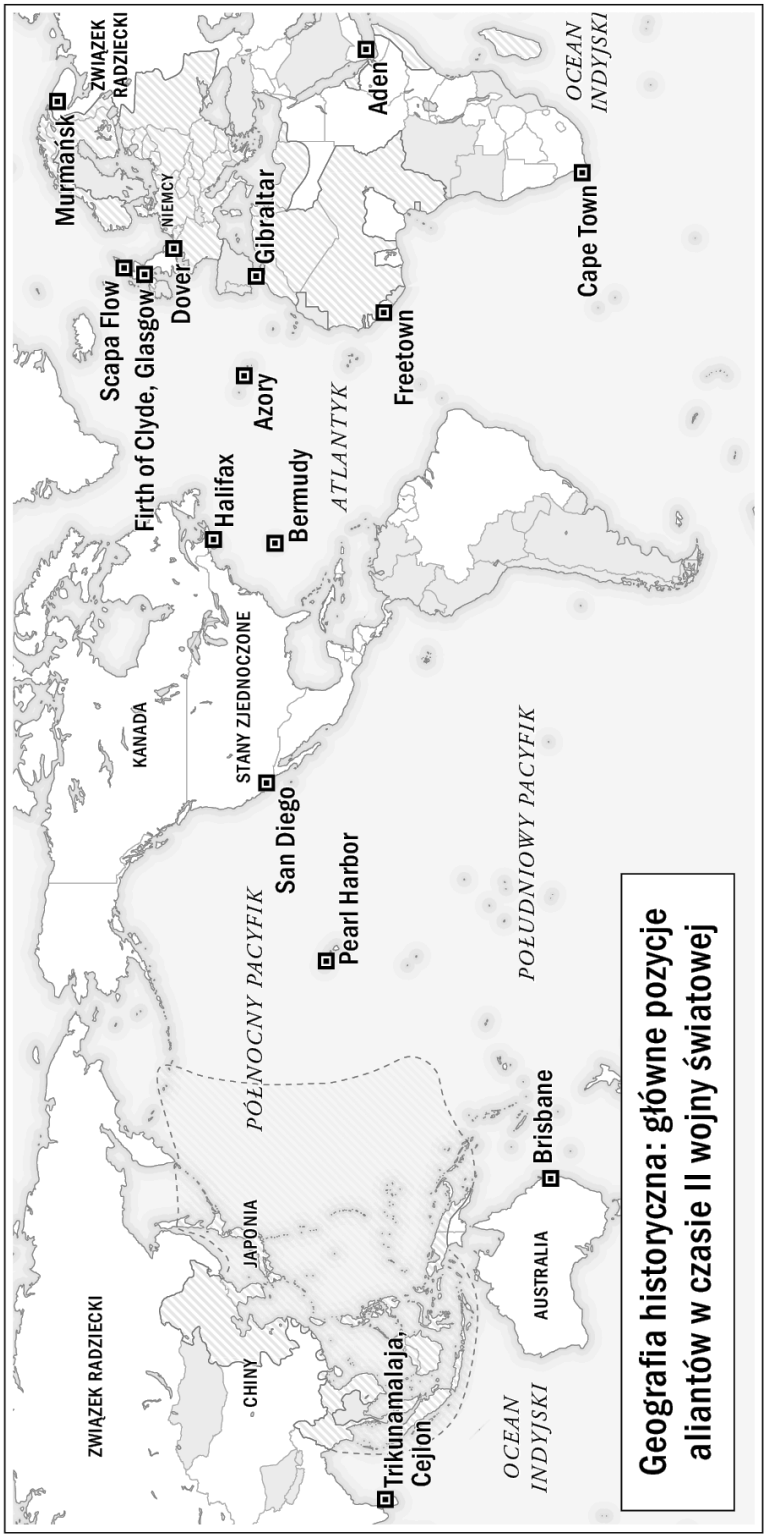
Również gdzie indziej geografia kształtowała wyniki zmagań. Sprawiła, że nie tylko lądowania w ramach operacji Torch były możliwe, ale najprawdopodobniej zadecydowała o ich powodzeniu. Ze względu na łatwość przemieszczania się drogą morską desantującym dywizjom

amerykańskim i brytyjskim było znacznie łatwiej dotrzeć do wybrzeży Afryki Północnej z Firth of Clyde i Norfolk w Wirginii niż ciężkim dywizjom centralnej rezerwy Wehrmachtu z południowych Niemiec czy zachodniej Francji, nie mówiąc już o Ukrainie. Szybkie konwoje z alianckimi żołnierzami potrzebowały jedynie ochrony, która została im zapewniona. Oczywiście nie było tras całkowicie wolnych od U-Bootów, póki wielka bitwa o panowanie na środku oceanu nie została rozstrzygnięta. Luka w osłonie powietrznej na środku Atlantyku stanowiła problem przestrzenny, który przez trzy lata nie znalazł rozwiązania wojskowo-technicznego. W czerwcu 1943 roku wymyślono to rozwiązanie. Starania, by skonstruować myśliwiec dalekiego zasięgu, który mógłby eskortować bombowce B-17 przez całą drogę do Pragi i z powrotem, trwały nieco dłużej. Jednak w lutym 1944 roku nawet ten problem doczekał się rozwiązania i to nie dzięki brutalnej sile, a ludzkiej pomysłowości i inicjatywie. W inny sposób geografia wpłynęła na *Ostfeldzug*. Armia niemiecka zapędziła się zbyt daleko na niegościnną ziemię i zapłaciła za to cenę w kampanii, w której prymitywna siła pokonała wojskowe wyrafinowanie. Z kolei pod Al-Alamajn sławny Afrika Korps natknął się na mocno okopany garnizon brytyjski w miejscu, gdzie wojska feldmarszałka Rommla były znacznie oddalone od swoich zapasów, a musiały walczyć z wrogiem, który od wielu dekad pracował nad utrzymaniem rozciągniętych linii komunikacji z Egiptem. Wniosek jest oczywisty. W tej masowej wojnie dystans dla jednych był zabójczy, innym przynosił zwycięstwo. Od chwili gdy alianci wzięli to pod uwagę, znacznie ulepszyli swoje systemy wojenne.

Uderza fakt, że państwa Osi nie były w stanie postrzegać II wojny światowej jako gigantycznej geopolitycznej

szachownicy, a zatem docenić strategicznego znaczenia niewielkiej liczby kluczowych pozycji (baz), które posiadającej je stronie dawały nieproporcjonalnie większą przewagę operacyjną.

Zadziwiające jest też to, że Cesarska Kwatera Główna w Tokio zrezygnowała z prób zajęcia Hawajów po bitwie o Midway, gdy siły amerykańskie na Pacyfiku były wciąż jeszcze stosunkowo słabe. W porównaniu z Hawajami zdobycie takich terytoriów jak Nowa Gwinea i Birma wydaje się drobnostką. W każdym razie wpadłyby one w ręce Japończyków, gdyby Tokio najpierw zajęło to strategiczne, kluczowe dla całego Pacyfiku miejsce. Poważnym niedociągnięciem było też to, że Hitlerowi nie udało się zagarnąć Gibraltaru – albo przynajmniej przekonać generała Franco do wykluczenia go z działań wojennych – co być może da się wytłumaczyć jego obsesją, by przeć na wschód. Podobnym błędem była niezdolność Włochów i Niemców do zlikwidowania brytyjskich baz lotniczych i morskich na Malcie. Gdyby cieśnina między słupami Heraklesa[16] została zablokowana, Algieria pozostała w rękach kolaborującej z Niemcami Francji Vichy, a Maltę przekształcono by w wielką bazę Luftwaffe, ile minęłoby czasu, zanim padłby Egipt?



Geografia historyczna: główne pozycje aliantów w czasie II wojny światowej

Wojna w latach 1937/1939–1945 była największym dotąd konfliktem globalnym. Zwycięstwo zależało nie tylko od wyniku radziecko-niemieckiej wojny lądowej,

ale też od uzyskania kontroli nad ważnymi szlakami morskimi i portami, należącymi do marynarek wojennych, które panowały na morzach i oceanach. Imperium brytyjskie i Stany Zjednoczone miały pod tym względem ogromną przewagę, natomiast Niemcy i Japończycy znajdowali się w znacznie gorszej sytuacji geopolitycznej. Na mapie zostały zaznaczone najważniejsze alianckie bazy morskie w czasie II wojny światowej.

Ogółem państwa Osi roztrwoniły swoje wcześniejsze, ogromne zdobycze, rozpraszając siły na drugorzędnych teatrach działań wojennych jak Bałkany, Birma czy południowe Chiny i poświęcając stanowczo za mało uwagi naprawdę istotnym celom. Najbardziej skandalicznym przykładem takiego postępowania jest strategia Hitlera na froncie wschodnim. Jednoczesne uderzenia na Leningrad na północy, Moskwę w centrum oraz Stalingrad, Donbas i Kaukaz na południu było militarną głupotą. Niewątpliwie Moskwa stanowiła najcenniejszą zdobycz, bo choć całkowita okupacja tego miasta mogła nie zagwarantować szybkiego zwycięstwa, na jakie liczyli Niemcy (ponieważ Politbiuro, nawet bez Stalina, z pewnością mogło się przenieść dalej na wschód, aby kontynuować walkę), to konsekwencją tego, że Niemcom nie udało się zająć radzieckiej stolicy, było kontynuowanie działań wojennych. Studiując te wydarzenia, nabiera się przekonania, że zarówno przywódcy Wehrmachtu, jak i pozostający pod wpływem szkoły pruskiej generałowie japońscy zapomnieli, jak na ironię, o podkreślanym przez Clausewitza znaczeniu skupienia się na nieprzyjacielskim *Schwerpunkte* (środku ciężkości, czyli kluczowych punktach) i za tę niefrasobliwość zapłacili najwyższą cenę. Wiele lat temu Correlli Barnett postawił tezę, że wyniki bitew, a nawet wojen jako całości, można traktować jako „wielkiego audytora instytucji”[17]. Obecne badania potwierdzają tę tezę.

Ostatni wniosek wynikający z analiz tego, w jaki sposób wojna została wygrana, dotyczy zawiłej, być może nieuchwytnej kwestii, którą można byłoby nazwać „kulturą zachęcania" albo kulturą innowacji. Wszystkie potężne i zorganizowane machiny wojenne – Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych, Niemiec, Japonii i Związku Radzieckiego – oczywiście dążyły do obrony własnych pozycji i do atakowania w celu pokonania swoich wrogów. To truizm. Bardziej interesującym zagadnieniem w kontekście tej książki jest pytanie *„jak"*: jak niektórym systemom polityczno-wojskowym udało się to zrobić skuteczniej od innych? Zasadnicza odpowiedź na to pytanie sprowadza się do tego, że państwa, które odniosły zwycięstwo, miały lepsze pętle zwrotne między najwyższym, średnim i najniższym szczeblem, a także pobudzały inicjatywę, innowacyjność i pomysłowość oraz dopingowały ludzi szukających rozwiązań, aby zajmowali się złożonymi, z pozoru bardzo trudnymi, problemami.

Oczywiście wiele zależało od ludzi na najwyższych szczeblach. Poszczególni przywódcy zdradzali wyraźne różnice stylu dowodzenia. Pod tym względem Japończycy byli najsłabsi. Mieli „boskiego" przywódcę, lecz pozbawionego możliwości podejmowania decyzji strategicznych. Władzę przekazali więc armii i marynarce wojennej, a obie te służby (gdy admirał Yamamoto zginął w kwietniu 1943 roku) cechowała sztywność i solidarność starych kumpli, przez co nie mogły sobie poradzić z nietuzinkowymi amerykańskimi kontratakami na Pacyfiku. Hitler i Stalin byli, jak wskazywało wielu historyków, bardzo do siebie podobni w swej obsesji kontrolowania wszystkiego. Główna różnica między nimi polegała na tym, że Stalin zaczął poluzowywać swój stalowy uścisk, gdy zrozumiał, że pracuje dla niego kadra wysokiej klasy

generałów, natomiast Hitler popadł w większą megalomanię i paranoję, przez co swoim doświadczonym w bojach generałom dał jeszcze mniej możliwości operacyjnego manewru[18]. Generalnie, im dalej od OKW znajdował się dowódca – Guderian nad Sekwaną, Rommel na pustyni, Kesselring w południowych Włoszech – tym większą miał swobodę wykorzystywania swoich niekwestionowanych talentów wojskowych.

Podobnie różnili się między sobą Roosevelt i Churchill. Prezydent pokładał tak niezachwianą wiarę w potęgę Stanów Zjednoczonych, że rzadko ingerował w obsadę stanowisk wojskowych czy plany operacyjne. Po tym, jak amerykańskie dowództwo wojskowe przeżyło wstrząs w chwili przystąpienia do wojny, był przekonany, że generał Arnold (siły powietrzne), admirał King (marynarka wojenna), a zwłaszcza generał Marshall (armia) zrobią, co do nich należy, a swojego zaufanego admirała Leahy'ego ustanowił przewodniczącym Połączonego Kolegium Szefów Sztabów, choć wówczas formalnie nie było jeszcze takiego tytułu. Roosevelt zawsze darzył marynarkę wojenną specjalnymi uczuciami, a mianowanie przez niego Bena Moreella szefem nowych batalionów Seabee było błyskotliwym posunięciem. Wydaje się jednak, że prezydent nie odgrywał aktywnej roli ani w inny sposób nie ingerował w awanse w siłach zbrojnych. Dlaczego nie pozwolić generałowi George'owi Marshallowi na wykonanie ciężkiej pracy pozbywania się nieskutecznych generałów na początku walk, po bitwie na przełęczy Al-Kasrajn i w trakcie nie do końca udanej bitwy pod Anzio?

Z kolei premier ze względu na swój temperament nie potrafił przyjąć takiej postawy jak prezydent Roosevelt i się nie wtrącać. Jego notatnik miał słynny nagłówek „Działania w tym dniu!". Z trudem (co w końcu wymagało interwencji

króla) udało się go powstrzymać, aby osobiście nie brał udziału w lądowaniu na plażach Normandii w dniu D. Czasami, a takich przypadków było wiele, w tym Norwegia, Dakar i operacje morskie u wybrzeży Krety i Singapuru, doprowadzał Alanbrooke'a i innych brytyjskich dowódców niemal do desperacji i rezygnacji. Poszukując skutecznego frontowego przywódcy, z pewnością wymienił wielu generałów. Jednak nawet zgryźliwy Alanbrooke często przyznawał, że wyobraźnia, werwa i retoryka premiera stanowiły niezbędny element wysiłku wojennego.

Entuzjazm i zachęty Churchilla okazały się bezcenne na jeszcze jednej płaszczyźnie tego ogólnoświatowego konfliktu. Potrafił rozpoznać talent, inicjatywę i szczerze mówiąc, nieortodoksyjne podejście ludzi i dać im szansę wykazania się. Treść reprymendy, jakiej udzielił tym, którzy nie wykorzystali talentów generała majora Percy'ego Hobara, ponieważ „wzbudzał kontrowersje", została przytoczona w rozdziale 4. Naprawdę trudno wyobrazić sobie, aby bez poparcia premiera Hobart mógł stworzyć ze swoich dziwnych czołgów całą dywizję pancerną w konserwatywnej armii brytyjskiej. To Churchill sprowadził admirała Ramsaya z emerytury, aby zajął się planowaniem brytyjskich operacji desantowych, wysłał generała majora Orde'a Wingate'a do Birmy, aby ten stworzył oddziały specjalne Czinditów, i zorganizował powrót sir Wilfrida Freemana, aby kierował projektowaniem i produkcją samolotów w Ministerstwie Lotnictwa. Kto inny z wyjątkiem premiera, będąc osobiście świadkiem udanych eksperymentów Dodgers and Wheezers ze strzelającymi do przodu wyrzutniami Hedgehog, wczesnym rankiem następnego dnia wysłałby pierwszemu lordowi morskiemu polecenie, aby przydzielił środki na produkcję tej nowej broni? Tę listę można byłoby ciągnąć

dalej, ale prawdopodobnie nie było innego przywódcy wojennego, który miałby taką zdolność do znajdowania talentów oraz umiejętność inspirowania i zachęcania. Był jedynym w swoim rodzaju człowiekiem, natomiast lekcja, którą nam pozostawił, nie należy już do tak wyjątkowych. Wynika z niej, że bez śmiałego i godnego szacunku przywódcy duże przedsięwzięcie zapewne się załamie.

W koncepcji „kultury zachęcania" jest jednak coś więcej niż indywidualne pomysły i potrzeby potężnych przywódców. Po roku 1919 amerykański Korpus Piechoty Morskiej, choć znacznie okrojono mu środki, miał dość swobody, by rozwijać pomysł zakładania zaawansowanych baz morskich w Mikronezji. Stalinowscy projektanci czołgów (Michaił Iljicz Koszkin) i samolotów (Aleksandr Nikołajewicz Jakowlew), choć bali się „szefa", wiedzieli, że otrzymają poparcie, jeśli będą pracować nad bronią, która pozwoli zabić mnóstwo Niemców – a zatem dostaną też przydział odpowiednich środków. W kwietniu 1942 roku ktoś z RAF-owskich struktur zajmujących się projektowaniem i konstrukcją broni był w stanie ściągnąć Ronniego Harkera z firmy Rolls-Royce w Derby do Duxford, aby przetestował myśliwiec P-51 i złożył na ten temat raport. Ktoś w firmie Rolls-Royce wiedział, jak dotrzeć do sir Wilfrida Freemana w Ministerstwie Lotnictwa i nadać sprawie bieg. Pilot myśliwców, taki jak Donald Blakeslee, wiedział, że może zwrócić się w tej sprawie do swojego przełożonego w siłach powietrznych, generała Doolittle'a. Z kolei Doolittle wiedział, że może pójść z tym do generała Arnolda i do Lovetta, aby doprowadzić do zmiany błędnych decyzji USAAF-u co do losu myśliwca Mustang. Dwaj młodzi doktorzy z Uniwersytetu Birmingham zostali zachęceni do zbudowania zminiaturyzowanego radaru, który nie rozleciałby się pod wpływem energii pulsującej wiązki,

a gdy im się udało, nie zostali odprawieni z kwitkiem. Następnie ich profesor, a potem Whitehall, Tizard, Vannevar Bush, Bell Labs i MIT pociągnęli sprawę dalej. W efekcie urządzenia oparte na tej nowej technologii pomogły zatopić wiele U-Bootów. Nie był to szczęśliwy przypadek, a rezultat dobrze działającego systemu.

Jednak od czegoś musiało się to zacząć. I tym czymś było miejsce, jakie zajmowała wojskowo-polityczna kultura sprzyjająca rozwiązywaniu problemów. Pod tym względem Japonia fatalnie zawiodła z wciąż niezbadanych powodów. Wspaniały japoński sprzęt wojskowy, jak myśliwce Zero, lotniskowce typu Akagi i pancerniki klasy Yamato, to głównie konstrukcje i projekty z końca lat 30. XX wieku, natomiast innowacyjność i kreatywność narodu zdawała się zanikać. Nie powstały później odpowiedniki lancasterów, mustangów, siejących postrach eskadr kapitana Walkera do zwalczania U-Bootów, zminiaturyzowanego radaru czy maszyn deszyfrujących, nie mówiąc już o bombie atomowej. Trzecia Rzesza poszła inną drogą i przekształciła swój potencjał technologiczny jeszcze z czasów przednazistowskich w „cudowną broń”, taką jak rakiety V-1 i V-2, myśliwiec o napędzie odrzutowym i U-Boot z chrapami. Jednak żaden z tych cudownych wynalazków nie mógł wpłynąć na wynik wojny, ponieważ Niemcy już wcześniej stracili panowanie na morzach i w powietrzu. Nikt w hitlerowskich Niemczech – ani organizacje średniego szczebla, ani nawet sam Speer – nie dostrzegł, że nowe, montowane w Bremie, superskuteczne okręty podwodne nie wyjdą w morze, jeśli ich silniki dieslowskie nie dotrą bezpiecznie z Zagłębia Ruhry, bo alianckie bombowce zniszczą wszystkie linie kolejowe.

W tej szczególnej dziedzinie – skutecznego transportowania sprzętu bojowego i żołnierzy z punktu A to

punktu B – palmę pierwszeństwa prawdopodobnie znów dzierżyli Brytyjczycy, ale z pewnością nie dzięki wrodzonemu sprytowi, lecz wieloletnim doświadczeniom organizacyjnym, a po 1940 roku także za sprawą wyjątkowego wyczucia, jak walczyć wbrew wszelkim oczekiwaniom i mimo perspektywy przegranej. Potrzeba była tu rzeczywiście matką wynalazku. Musieli bronić swoich miast, transportować oddziały wokół Afryki do Egiptu, wspierać Greków, bronić granic Indii, nakłonić Stany Zjednoczone do zaangażowania się w wojnę, a potem do tego, by wykorzystały swój ogromny potencjał na europejskim teatrze działań wojennych[19]. Tu pojawiło się kolejne zadanie dla ludzi rozwiązujących problemy. Jak 2 miliony amerykańskich żołnierzy, gdy przypłyną do Firth of Clyde, przetransportować do baz w południowej Anglii w ramach przygotowań do desantu na Normandię, gdy większość brytyjskich kolei zajmowała się przewozem węgla do hut żelaza i stali, które nie mogły przerwać produkcji? Dokonała tego organizacja zatrudniająca osoby, które w młodości w ramach hobby uczyły się na pamięć rozkładów jazdy Bradshawa. Natomiast wyżsi dowódcy przyjęli to za pewnik, ponieważ wierzyli w zdolności menedżerskie ludzi średniego szczebla. Słynna jest wypowiedź Churchilla o sztucznych portach: „Nie martwcie się za bardzo problemami, rozwiążą się”. Oznaczało to, że krok po kroku zostanie znaleziony sposób.

O tym stopniowym rozwiązywaniu problemów można myśleć w jeszcze inny sposób, a wywodzi się on z bardzo współczesnego przykładu. W listopadzie 2011 roku, gdy wszyscy składali pośmiertne hołdy Steve’owi Jobsowi, „genialnemu” liderowi Apple, Inc., w tygodniku „New Yorker” ukazał się intrygujący artykuł. Jego autor Malcolm Gladwell przekonywał, że Jobs nie był wynalazcą ani

wizjonerem, który zmienił świat. Zresztą takich osób było mało (z wyjątkiem może Leonarda da Vinci i Edisona). Twierdził, że Jobs potrafił w błyskotliwy sposób zaadaptować wcześniejsze, niezgrabne wynalazki i częściowe pomysły, które przebudowywał, modyfikował i nieustanie udoskonalał. Był, mówiąc dzisiejszym językiem, „tweakerem”[20], czyli „ulepszaczem”, a jego prawdziwy geniusz polegał na ciągłym pędzie do zwiększania efektywności produktów jego firmy.

Historia sukcesu Steve’a Jobsa to jednak nic nowego. Rewolucja przemysłowa w XVIII-wiecznej Wielkiej Brytanii – ponoć największa rewolucja wyjaśniająca rozkwit Zachodu – nastąpiła właśnie dlatego, że w kraju o kulturze zachęcającej do osiągania postępów było mnóstwo takich „ulepszaczy”:

> W 1779 roku Samuel Crompton, emerytowany geniusz z Lancashire, wynalazł przędzarkę wózkową, co umożliwiło zmechanizowanie produkcji bawełnianej nici. Jednak prawdziwą przewagą Anglii było to, że miała Henry’ego Stokesa z Horwich, który dodał do przędzarki metalowe rolki; i Jamesa Hargreavesa z Tottington, który wymyślił, jak płynnie przyspieszyć i zahamować kołowrotek; i Williama Kelly’ego z Glasgow, który opracował, jak wykorzystać siłę wody do uzyskania ruchu posuwistego; i Johna Kennedy’ego z Manchesteru, który wykorzystał koło do wytwarzania cienkiej przędzy; i wreszcie Richarda Robertsa, także z Manchesteru, mistrza maszyn precyzyjnych i ulepszacza nad ulepszaczy. Skonstruował „automatyczną” przędzarkę wózkową: precyzyjną, szybką, niezawodną wersję pierwotnego urządzenia Cromptona[21].

Czytelnika, który prześledził pięć poprzednich rozdziałów, uderzy to podobieństwo. Czyż historia ewolucji radzieckiego czołgu T-34 od źle zaprojektowanej i słabo zasilanej metalowej bryły do solidnego, szybko poruszającego się, śmiercionośnego pojazdu bojowego nie była historią ciągłych ulepszeń (rozdział 3)? Czy nie było tak również w przypadku wspaniałego amerykańskiego bombowca B-29, którego konstruktorzy ugrzęźli w pewnym momencie w takich trudnościach, że zaproponowano rezygnację z całego projektu do czasu, aż zespoły firmy Boeing uporają się z tymi problemami (rozdział 5)? A co z cudownymi dziejami Mustanga P-51 (rozdział 2), „dziwadeł" Percy'ego Hobarta (rozdział 4) i silnego radaru, ale tak małego, że można go było zamontować w nosie samolotu patrolowego dalekiego zasięgu i zmienić bieg bitwy o Atlantyk (rozdział 1)? Gdy zbierze się razem porozrzucane elementy, widać analogię. Jednak wszystkie te projekty wymagały czasu i wsparcia.

Jeśli te uwagi o kulturze innowacyjności są słuszne, to pięć przedstawionych powyżej odrębnych i równoległych opowieści niesie za sobą ważne przesłanie, które da się przenieść na inne dziedziny, inne dyscypliny i inne wielkie spory. Nie tylko na duże konflikty militarne, jak wojny napoleońskie czy wojna secesyjna, które z pewnością również mogą dobrze posłużyć w tym celu. W rzeczy samej każdy z tych konfliktów ma własnych, znakomitych historyków wyjaśniających, jak zostały one wygrane[22]. Argumentacja przedstawiona w poprzednich pięciu rozdziałach tej książki może zasilić obszerną literaturę i dyskusje z dziedziny zwanej „studiami innowacji militarnych"[23]. Opisy różnych przypadków, mam nadzieję, wnoszą także wkład do wielu prac o poziomie operacyjnym wojny, a także do popularnonaukowych programów

telewizyjnych „Genius of Design”. Mają też związek (potwierdzony w przypisach końcowych) z badaniami nad wojskową skutecznością.

Każdy mądry menedżer średniego szczebla lub konsultant zarządzania we współczesnym świecie biznesu – albo czytający różnorodne lektury dyrektor generalny – dostrzeże wnioski wypływające z tych opowieści. Faktycznie, dyrektorzy nawet największych firm na świecie mogą przypuszczalnie tylko pomarzyć, powiedzmy, o takim planowaniu i organizowaniu, jak w przypadku admirała Ramsaya przygotowującego pięć jednoczesnych lądowań w dniu D, i życzyć sobie, by osiągnęli jedną dziesiątą tego co on. W pewien sposób duch wielkiego Petera Druckera unosi się nad tą książką, ponieważ wszystkie swoje liczne prace poświęcił zarządzaniu i organizowaniu. Można śmiało twierdzić, że nikt nigdy nie zrobił tego lepiej niż admirał Ramsay i jego zespół rankiem 6 czerwca 1944 roku.
W sumie wygrywanie wielkich wojen zawsze wymaga lepszego zorganizowania, a do tego z kolei są potrzebni ludzie, którzy potrafią pokierować organizacjami nie z klapkami na oczach, ale w sposób możliwie najbardziej kompetentny i taki, który ludziom z zewnątrz pozwoli przekazywać nowe pomysły, aby dojść do zwycięstwa. Nie mogą tego zrobić sami przywódcy, choćby nie wiem, jakimi byli geniuszami i ile mieli energii. Potrzebne są system wspierania, kultura zachęcania, sprawne pętle zwrotne, zdolność uczenia się na błędach i umiejętność robienia tego, co potrzeba. I wszystko to trzeba zrobić lepiej od nieprzyjaciela. Tak się wygrywa wojny.

Zatem młody, dociekliwy robotnik niemiecki z wiersza Brechta cytowanego na samym początku tej książki miał rację, zadając kłopotliwe pytania. Kto sprawił, że u Aleksandra Wielkiego i Cezara wszystko działało? Byli to

administratorzy średniego szczebla czy ludzie rozwiązujący problemy? W tej książce z jednej strony doceniam wielki wkład władców i dowódców z całym należnym im szacunkiem, a z drugiej – wkład żołnierzy i marynarzy, którzy musieli przejść przez plaże i patrolować niebezpieczne morza podczas II wojny światowej. Jednak bez personelu średniego szczebla i systemów, którymi ci ludzie zarządzali, zwycięstwo byłoby poza zasięgiem sprzymierzonych. Zagadką pozostaje dla mnie, dlaczego ludzie, którzy rozwiązywali problemy w latach 1939–1945, zdobyli tak małe uznanie.

Z kolei Fryderyk II Wielki, zawsze rozważnie rządzący, nagradzał swoich generałów, pułkowników i zarządców średniego szczebla zaszczytami i nadaniami ziemi (niektórzy z ich spadkobierców nosili te same arystokratyczne tytuły, gdy 180 lat później walczyli w *Ostfeldzug* pod rozkazami byłego austriackiego kaprala, którym pogardzali). Towarzysze walki Aleksandra Wielkiego zabrali jego ciało tak daleko z powrotem, jak zdołali, pochowali go, a potem wrócili do Macedonii, gdzie przyjęto ich z należytymi honorami. Filip II Habsburg nie skąpił nagród tym, którzy wiernie mu służyli i byli gotowi walczyć dalej za jego boską sprawę mimo klęski Armady. Mroki dziejów skrywają, co się stało z kucharzem Cezara, ale niewątpliwie odegrał pewną rolę w historii.

Na takie same uznanie niewątpliwie zasłużyli ludzie średniego szczebla, którzy zmienili II wojnę światową z bezwzględnej agresji państw Osi, jaką była w 1942 roku, w niedające się zatrzymać natarcia alianckie w latach 1943–1944, a następnie w miażdżące zwycięstwo nad Niemcami i Japonią. To prawda, że niektórzy z nich są znani, podobnie jak ich osiągnięcia – na przykład ci, którzy skonstruowali myśliwiec dalekiego zasięgu P-51,

wyspecjalizowane czołgi i zminiaturyzowany radar oraz stworzyli bataliony Seabee. Na ogół jednak zostali spopularyzowani dzięki entuzjastom niektórych aspektów wojny, a nie powszechnie, oficjalnie docenieni. Rzadko, jeśli w ogóle, poszczególne wątki bywają łączone dla pokazania, jak te postępy wpływały na liczne kampanie, które obróciły się na korzyść aliantów w środkowych latach tego globalnego konfliktu. Jeszcze rzadziej można się spotkać ze zrozumieniem, że oprócz pracy różnych osób rozwiązujących problemy należy w pełni docenić znaczenie istnienia „kultury zachęcania”, dzięki której deklaracje i intencje strategiczne wielkich przywódców zmieniły się w rzeczywistość i nie zostały zdmuchnięte przez wichry wojny. Jeśli tak, o czym starałem się przekonać powyżej, to znaczy, że dotąd mieliśmy ogromną lukę w rozumieniu tego, co takiego się wydarzyło w tych krytycznych latach, że II wojna światowa została wygrana. Być może ta praca pozwoli nieco wypełnić tę lukę.

Przypisy

[1] Bryant, A., *The Turn of the Tide, 1939–1943: Based on the Diaries of Field Marshall Viscount Alanbrooke*; Bryant, A., *Triumph in the West 1943–1945*.

[2] Patrz Alanbrooke, *War Diaries, 1939–1945: Field Marshal Lord Alanbrooke*. To późniejsze wydanie jest wzorcowe. Nie tylko zawiera znacznie więcej szczerych wpisów, które Bryant pominął, uznając, że tak będzie rozważniej, póki żyją Churchill i inne najważniejsze postacie, ale redaktorzy Alex Danchev i Daniel Todman wprowadzili też rozróżnienie między oryginalnymi, nieocenzurowanymi zapiskami Alanbrooke’a, jego późniejszymi notatkami i wersjami Bryanta (patrz „Note on the Text” („Uwagi do tekstu”), s. XXXI– XXXIV).

[3] Dzienniki Alanbrooke’a mądrze wykorzystał A. Roberts w *Masters and Commanders: How Roosevelt, Churchill, Marshall and Alanbrooke Won the War in the West*.

[4] Alanbrooke, *War Diaries, 1939–1945*, s. 433.

[5] *Ibid*., s. 557. „To był cudowny dla mnie moment, gdy ponownie wkroczyłem do Francji prawie 4 lata po tym, jak zostałem stamtąd wyrzucony” (wpis z 12 VI 1944).

[6] Ten podział wymyślił chyba wielki historyk Anglii w czasach Stuartów, J. H. Hexter, w artykule „The Burden of Proof” („Ciężar dowodu”) zamieszczonym 24 X 1974 roku w literackim dodatku do dziennika *The Times* i wpisującym się w trwającą wówczas debatę na temat przyczyn angielskiej wojny domowej.

[7] Można o tym myśleć jak o teście papierkiem lakmusowym porównującym Mustanga P-51 z Me 262. Skonstruowanie obu samolotów stanowiło przełom w lotnictwie, ale tylko jeden z nich miał ogromny wpływ na wynik wojny. Dlatego argumenty przemawiające za znaczeniem tej czy tamtej siatki szpiegowskiej podczas II wojny światowej trzeba poddać takiemu testowi papierkiem lakmusowym: czy naprawdę pomogło to wygrać wojnę, a jeśli tak, to konkretnie jak i gdzie?

[8] Stwierdzenie pochodzi z przedostatniego akapitu wykładu Hinsleya „The Intelligence Revolution: A Historical Perspective” („Rewolucja wywiadowcza: perspektywa historyczna”) w ramach Harmon Memorial Lecture w 1988 roku dla U.S. Air Force Association. To wspaniały referat zachowujący należyty sceptycyzm wobec popularnych prac z lat 70. i 80. XX wieku na temat siatek szpiegowskich, geniuszów dekryptażu i przełomów dzięki informacjom wywiadowczym. Dziwi zatem, że Hinsley tak nadstawia karku, wygłaszając takie niesprawdzalne stwierdzenie.

[9] Spector, R. H., *Eagle Against the Sun*, s. 457. Rozdział 20 „Behind the Lines” („Za liniami”) to wspaniały przegląd wielu aspektów wojny wywiadów – i jej ograniczeń.

[10] Napisałem ten fragment, zanim D. Kahn wysłał mi swój niezmiernie ważny artykuł „An Historical Theory of Intelligence” („Historyczna teoria wywiadu”), który wcześniej przegapiłem. Warto zwrócić szczególną uwagę na s. 85–86: „Do obrony wywiad jest niezbędny, w ofensywie jest jedynie ewentualnością”.

[11] „Intelligence in World War II: A Survey” D. Kahna to świetne podsumowanie, ponieważ autor wielokrotnie pyta o dowody na to, czy informacje szpiegowskie były przydatne.

[12] Między innymi należy wziąć pod uwagę Rzymian przez kilka stuleci broniących się na wielu frontach, Williama Pitta starszego w wojnie siedmioletniej żonglującego siłami brytyjskimi w Europie, Kanadzie oraz Indiach oraz premierów George’a Clemenceau i Davida Lloyda George’a podczas I wojny światowej. Dla kontrastu warto rozważyć niezdolność króla Hiszpanii Filipa II Habsburga do skupienia sił oraz podział uwagi Napoleona między Hiszpanię a Rosję. Rządzenie jest rzeczywiście sztuką wyboru. Implikacje dla rządu amerykańskiego w naszym niespokojnym świecie na początku XXI wieku są oczywiste.

[13] Chodzi o odrzucenie przez admirała Kinga rady Royal Navy, aby konwojować statki handlowe wzdłuż Wybrzeża Wschodniego Stanów Zjednoczonych w 1942 roku (były to brytyjskie tankowce z Trynidadu przypuszczalnie pod ochroną amerykańskiej marynarki wojennej), sprzeciw Echolsa wobec myśliwca P-51 napędzanego silnikiem Merlin oraz brak zainteresowania ze strony generała

Bradleya jakimikolwiek brytyjskimi pomysłami dotyczącymi technik desantowania. Te negatywne przykłady należy porównać z pozytywnymi świadectwami skwapliwego przyjęcia przez naukowców amerykańskich magnetronu wnękowego, wspólnej pracy wywiadowczej w Bletchley oraz dzielenia się planami budowy i napraw okrętów.

[14] Z pewną ulgą stwierdzam, że z największą krytyką wobec postawy niektórych dowódców amerykańskich do pomysłów i wynalazków brytyjskich wystąpili sami historycy amerykańscy. O sprzeciwie Echolsa wobec P-51 pisze P. A. Ludwig w *P-51 Mustang*. W. Murray i A. R. Millett mówią o rzezi głównie brytyjskich statków handlowych wzdłuż Wybrzeża Wschodniego na s. 249–250 *A War to Be Won* („Był to admirał King w swoim najgorszym wydaniu; po prostu nie zamierzał uczyć się czegokolwiek od Brytyjczyków, niezależnie od kosztów"), a na s. 418–419 poruszają kwestię niechęci generała Bradleya, który nie zamierzał dowiadywać się czegokolwiek o „problemach taktycznych, które napotyka atak desantowy na przygotowaną obronę". Warto porównać przekonanie Amerykanów o ich potędze z naleganiami Churchilla, że „najlepiej sobie poradzić z większymi siłami nieprzyjaciela" nie na drodze poświęcania ogromnej liczby ludzi i pocisków, a poprzez wymyślenie nowych broni i przodownictwo w dziedzinie nauki, co jak refren przewija się w *Churchill's Secret Weapons* P. Delaforce'a.

[15] Kennedy, P., *Mocarstwa świata. Narodziny, rozkwit, upadek*, zwłaszcza s. 349, tabela 35.

[16] W starożytności nazwano tak dwie skały wznoszące się po obydwu stronach Cieśniny Gibraltarskiej, które miał ustawić Herakles (przyp. tłum.).

[17] Barnett, C., *The Swordbearers*, s. 11.

[18] Patrz między innymi *Hitler i Stalin: żywoty równoległe* A. Bullocka, a dla kontrastu *Stalin and His Generals* pod redakcją S. Bialera oraz *Hitler and His Generals* pod redakcją H. Heibera.

[19] Porównaj książkę *Britain's War Machine: Weapons, Resources and Experts in the Second World War* D. Edgertona z ostro z nią kontrastującą *The Audit of War: The Illusion and Reality of Britain as a Great Nation* C. Barnetta.

[20] Od ang. *tweak* – ulepszać, pokręcać, podrasować, doszlifować (przyp. tłum.).

[21] Malcolm Gladwell, „The Tweaker: The Real Genius of Steve Jobs", *New Yorker*, 14 X 2011. Jakimś cudem *Freedom's Forge*, książka A. Hermana o amerykańskiej innowacyjności i wydajności podczas II wojny światowej, to rozszerzona wersja tej historii o stałym udoskonalaniu początkowego projektu w celu uzyskania satysfakcjonującego produktu końcowego.

[22] Nasuwa się tu wspaniała praca H. Hattawaya i A. Jonesa *How the North Won*.

[23] Zgrabne podsumowanie przedstawił A. Grisson w „The Future of Military Innovation Studies" w *Journal of Strategic Studies*, vol. 29, no. 5, X 2006, gdzie należne hołdy otrzymali Barry Posen, Eliot Cohen, Williamson Murray, MacGregor Knox, Timothy Lupfer i inne znane osobistości reprezentujące tę dziedzinę. Moim niewielkim wkładem w tę tematykę był wykład w ramach George Marshall Memorial Lecture w 2009 roku, opublikowany później jako „History from the Middle: The Case of the Second World War" w *Journal of Military History*, vol. 74, no. 1, I 2010. Informacje o programie „The Genius of Design" można znaleźć na stronie

http://www.bbc.co.uk/programmes/b00sdb8x. Koncepcja „wojskowej skuteczności” Milletta i Murraya przewija się przez tekst i wiele przypisów końcowych.

BIBLIOGRAFIA

UWAGI

Alfabetyczna bibliografia poniżej ma standardową postać, ale chciałbym dodać kilka komentarzy na temat wykorzystanych w tej książce źródeł. Pierwszy dotyczy Wikipedii, dobrze znanej internetowej bazy wiedzy, i jej podobnych. Wielu uniwersyteckich profesorów obawia się, że jej wpisy są niekompletne bądź niezweryfikowane, a ich studenci nadmiernie polegają na łatwo dostępnych elektronicznych źródłach zamiast na cudownym doświadczeniu powolnego wertowania książek z zatęchłych bibliotecznych półek i odkrywaniu prac, które nie trafiły do niedoskonałych elektronicznych katalogów. Doskonale to rozumiem. Muszę jednak wyznać, że ogromne wrażenie wywarły na mnie niektóre długie, szczegółowe i uczone (i anonimowe) artykuły Wikipedii, do których się tu odwołuję, szczególnie te dotyczące aspektów wojny na Pacyfiku. Są rzeczowe i bardzo dobrze udokumentowane i chciałbym oddać hołd ich autorom (albo autorowi, ponieważ wiele świadczy o tym, że napisała je ta sama osoba). Wiele innych artykułów, zgodnie z przewidywaniami, ma żenujący poziom.

Chciałbym także przyznać, że jestem ogromnym dłużnikiem autorów prac, które przez zawodowych historyków są często pogardliwie określane jako napisane wyłącznie dla „miłośników historii wojskowości”. Prawdę mówiąc, nie sądzę, że ta książka mogłaby powstać – a z pewnością nie byłaby tak wnikliwa – gdybym nie korzystał z licznych tytułów opublikowanych przez Osprey Press, Pen and Sword oraz innych cenionych wydawców historii techniki i wojskowości. Lata temu profesor

Lawrence Stone, który był na tyle uprzejmy, że zrecenzował książkę znacznie odbiegającą od jego gustów, zauważył, że w wielkim pałacu Klio jest mnóstwo korytarzy i pokojów, więc znajdzie się tam miejsce dla każdego. Podoba mi się to.

Ponadto chciałbym docenić niezwykłą jakość tak wielu oficjalnych opisów zamieszczonych przez władze państwowe w serwisach ich służb zbrojnych, a dotyczących różnych aspektów II wojny światowej – wojskowych i cywilnych. Te opracowane przez historyków amerykańskich, brytyjskich i państw Brytyjskiej Wspólnoty Narodów, niektóre aż 60 lat temu, to dobre świadectwo ich profesjonalizmu – są dobrze napisane, wyważone, krytyczne (na przykład brytyjskie i amerykańskie relacje na temat ich kampanii bombardowań strategicznych) i stanowią wzór bezstronnej analizy. Imponująca jest także nowsza, oficjalna niemiecka historia *Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg*. Poniższa bibliografia zawiera jedynie tytuły *explicite* wymienione w przypisach, ale chciałem zaznaczyć, że moje źródła były znacznie obszerniejsze.

KSIĄŻKI

Abulafia, David, *The Great Sea: A Human History of the Mediterranean*, London: Allen Lowe, 2010.

Alanbrooke, *War Diaries, 1939–1945: Field Marshal Lord Alanbrooke*, ed. Danchev, A. i Todman, D., London: Weidenfeld and Nicolson, 2001.

Allen, Louis, *Burma: The Longest War, 1941–1945*, New York: St. Martin’s, 1984.

Ambrose, Stephen E., *D-Day, 6 czerwca 1944. Przełomowa bitwa II wojny światowej*, Warszawa: Magnum, 1999.

Atkinson, Rick, *Afryka Północna, 1942–1943: jak rodziła się militarna potęga Ameryki*, Warszawa: Bellona, 2005.

Atkinson, Rick, *The Day of Battle: The War in Sicily and Italy, 1943–1944*, New York: Henry Holt, 2007.
Ballendorf, Dirk A. i Bartlett, Merrill L., *Pete Ellis: Amphibious Warfare Prophet 1880–1923*, Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1997.
Barbier, Mary Kathryn, *D-Day Deception: Operation Fortitude and the Normandy Invasion*, Westport, CT: Praeger, 2007.
Barbier, Mary Kathryn, *Kursk: największa bitwa pancerna w dziejach świata*, Warszawa: Bellona, 2010.
Barnett, Correlli, *Engage the Enemy More Closely: The Royal Navy in the Second World War*, London: Hodder and Stoughton, 1991.
Barnett, Correlli, *The Audit of War: The Illusion and Reality of Britain as a Great Nation*, London: Macmillan, 1986.
Barnett, Correlli, *The Swordbearers*, London: Eyre and Spottiswood, 1963.
Barnhart, Michael A., *Japan Prepares for Total War: The Search for Economic Security, 1919–1941*, Ithaca, NY: Cornell University Press, 1988.
Bayly, Christopher i Harper, Tim, *Forgotten Armies: The Fall of British Asia 1941–1945*, London: Penguin & Allen Lane, 2004.
Beach, Edward L., *Submarine!*, New York: Bantam, 1952.
Bekker, Cajus, *The German Navy 1939–1945*, London: Hamlyn, 1972.
Bendiner, Elmer, *The Fall of Fortresses: A Personal Account of One of the Most Daring – and Deadly – Air Battles of the Second World War*, New York: Putnam, 1980.
Berger, Carl, *B29: The Superfortress*, New York: Ballantine, 1970.
Bernstein, Alvin; Knox, MacGregor i Murray, Williamson, *The Making of Strategy: Rulers, States and War*,

Cambridge: Cambridge University Press, 1994.
Bialer, Seweryn (ed.), *Stalin and his generals: Soviet military memoirs of World War II*, London: Souvenir Press, 1970.
Bialer, Uri, *The Shadow of the Bomber: The Fear of Air Attack and British Politics 1932–1939*, London: Royal Historical Society, 1980.
Biddle, Tami, *Rhetoric and Reality in Air Warfare: The Evolution of British and American Ideas About Strategic Bombing, 1914–1945*, Princeton: Princeton University Press, 2001.
Bidwell, Shelford, *Gunners at War: A Tactical Study of the Royal Artillery in the Twentieth Century*, New York: Arrow Books, 1972.
Birch, David, *Rolls-Royce and the Mustang*, Derby, UK: Rolls-Royce Heritage Trust, 1987.
Blainey, Geoffrey Norman, *The Tyranny of Distance: How Distance Shaped Australia's History*, London: Macmillan, 1968.
Blair, Clay, Jr., *Silent Victory: The U.S. Submarine War Against Japan, 2 vols*, New York: Lippincott, 1975.
Boot, Max, *War Made New*, New York: Gotham Books, 2006.
Bowen, Edward George, *Radar Days*, Bristol: Adam Hilger, 1987.
Boyd, Carl i Yoshida, Akihiko, *Japanese Submarine Forces in World War Two*, Annapolis: Naval Institute Press, 1995.
Brookes, Andrew, *Air War over Russia*, Hersham, Surrey: Ian Allan, 2003.
Bryant, Arthur, *The turn of the tide 1939–1943: a study based on the diaries and autobiographical notes of Field*

Marshal the Viscount Alanbrooke, London: Doubleday, 1957.
Bryant, Arthur, *Triumph in the West: 1943–1946, based on the diaries and autobigraphical notes of Field Marshal the Viscount Alanbrooke*, London: Collins, 1959.
Bullock, Alan, *Hitler i Stalin: żywoty równoległe. T. 1–2*, Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy: Bellona, 1994.
Burchard, John, *Q.E.D.: MIT in World War II*, New York: Wiley, 1948.
Calvert, James Francis, *Silent Running: My Years on an Attack Submarine*, New York: John Wiley, 1995.
Carell, Paul, *Hitler's War on Russia: The Story of the German Defeat in the East*, tłum. Ewald Osers, London: Corgi, 1966.
Carlyon, Les A., *Gallipoli*, London: Batsford, 1965.
Chaney, Otto Preston, *Zhukov*, rev. ed., Norman: University of Oklahoma Press, 1996.
Citino, Robert Michael, *Death of the Wehrmacht: The German Campaigns of 1942*, Lawrence: University Press of Kansas, 2007.
Clarke, Ignatius Frederick, *Voices Prophesizing War 1763–1984*, Oxford: Oxford University Press, 1966.
Clarke, Lloyd, *The Battle of the Tanks: Kursk, 1943*, New York: Atlantic Monthly Press, 2011.
Collier, Basil, *The Defence of the United Kingdom*, London: HMSO, 1957.
Cooper, Matthew, *The German Air Force 1933–1945: An Anatomy of Failure*, London: Jane's, 1981.
Corbett, Julian Stafford, *Some Principles of Maritime Strategy*, London, 1911.
Craven, Wesley Frank i Cate, James Lee (eds.), *The Army Air Forces in World War II, 7 vols.*, Chicago: University of

Chicago Press, 1948–1958.
Creveld, Martin van, *Supplying War: Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge: Cambridge University Press, 1977.
Cross, Graham Edward, *Jonah's Feet Are Dry: The Experience of the 353rd Fighter Group During World War II*, Ipswich, Suffolk: Thunderbolt, 2001.
Cruikshank, Charles, *Deception in World War II*, Oxford: Oxford University Press, 1979.
D'Este, Carlo, *World War II in the Mediterranean, 1942–1945*, Chapel Hill, NC: Algonquin Books, 1990.
Danchev, Alex, *The Alchemist of War: The Life of Basil Liddell Hart*, London: Weidenfeld and Nicolson, 1988.
Deighton, Len, *Myśliwiec*, Warszawa: Świat Książki, 1995.
Delaforce, Patrick, *Churchill's secret weapons: the story of Hobart's funnies*, London: Robert Hale, 1998.
Dönitz, Karl, *10 lat i 20 dni: wspomnienia 1935–1945*, Seria z Kotwiczką, Gdańsk: Oficyna Wydawnicza Finna, 2001.
Dunn, Walter S. Jr., *The Soviet Economy and the Red Army 1930–1945*, Westport, CT: Praeger, 1995.
Dupuy, Trevor Nevitt, *A Genius for War: The German Army and General Staff, 1807–1945*, Fairfax, VA: Hero Books, 1984.
Dupuy, Trevor Nevitt, *Numbers, Prediction, and War: Using History to Evaluate Combat Factors and Predict the Outcome of Battles*, Fairfax, VA: Hero Books, 1985.
Earle, Edward Mead, Craig, Gordon Alexander i Gilbert, Felix, *Makers of Modern Strategy: Military Thought from Machiavelli to Hitler*, Princeton: Princeton University Press, 1971.
Edgerton, David, *Britain's War Machine: Weapons, Resources and Experts in the Second World War*, London: Allen Lane, 2011.

Eisenhower, David, *Eisenhower at War 1943–1945*, New York: Random House, 1986.
Ellis, John, *Brute Force: Allied Strategy and Tactics in the Second World War*, New York: Viking, 1990.
Erickson, John, *The Road to Berlin*, London: Weidenfeld and Nicolson, 1983.
Erickson, John, *The Road to Stalingrad: Stalin's War with Germany*, London: Weidenfeld and Nicolson, 1975.
Evans, Richard J., *The Third Reich at War*, New York: Penguin, 2008.
Feis, Herbert, *Churchill, Roosevelt, Stalin: The War They Waged and the Peace They Sought*, Princeton: Princeton University Press, 1957.
Fergusson, Bernard Edward, *The Watery Maze: The Story of Combined Operations*, London: Collins, 1961.
Fergusson, Niall, *The War of the World: Twentieth-Century Conflict and the Descent of the West*, New York: Penguin, 2004.
Fissel, Mark Charles i Trim, David J. B. (eds.), *Amphibious Warfare 1000–1700: Commerce, State Formation and European Expansion*, Leiden, Netherlands: Brill, 2005.
Foot, Michael Richard Daniel, *SOE: An Outline History of the Special Operations Executive, 1940–1945*, London: BBC Publications, 1984.
Forczyk, Robert, *Erich von Manstein*, Oxford: Osprey, 2010.
Frankland, Noble, *The Bombing Offensive Against Germany*, London: Faber, 1965.
Furse, Anthony, *Wilfrid Freeman: The Genius Behind Allied Survival and Air Supremacy 1939–1945*, Staplehurst, UK: Spellmount Press, 1999.
Glancy, Jonathan, *Spitfire: The Biography*, London: Atlantic Books, 2006.

Glantz, David M. i House, Jonathan M., *The Battle of Kursk*, Lawrence: University Press of Kansas, 2004.
Glantz, David M. i House, Jonathan M., *When Titans Clashed: How the Red Army Stopped Hitler*, Lawrence: University Press of Kansas, 1998.
Glantz, David M., *Colossus Reborn: The Red Army at War, 1941–1943*, Westport, CT: Praeger, 1995.
Gollin, Alfred, *No Longer an Island: Britain and the Wright Brothers 1902–1909*, London: Heinemann, 1984.
Gretton, Peter, *Convoy Escort Commander*, London: Cassell, 1964.
Gretton, Peter, *Crisis Convoy: The Story of HX 231*, London: Naval Institute Press, 1974.
Gross, Chris i Postlethwaite, Mark, *War in the Air: The World War Two Aviation Paintings of Mark Postlethwaite*, Marlborough, UK: Crowood Press, 2004.
Habeck, Mary R., *Storm of Steel: The Development of Armor Doctrine in Germany and the Soviet Union, 1919–1939*, Ithaca, NY: Cornell University Press, 2003.
Hackett, Roger Fleming, *Yamagata Aritomo and the Rise of Modern Japan 1838–1922*, Cambridge, MA: Harvard University Press, 1971.
Hall, David Ian, *Strategy for Victory: The Development of British Tactical Air Power, 1919–1943*, Westport, CT: Praeger, 2008.
Hardesty, Von, *Red Phoenix: The Rise of Soviet Power*, Minnetonka, MN: Olympic Marketing Corp, 1982.
Harris, Arthur, *Ofensywa bombowa*, Warszawa: Bellona, 2000.
Hartcup, Guy, *The Effect of Science on the Second World War*, London: Macmillan, 2000.
Harvey-Bailey, Alec, *The Merlin in Perspective*, Derby, UK: Rolls-Royce Heritage Trust, 1983.

Hastings, Max, *Bomber Command*, London: Michael Joseph, 1979.
Hastings, Max, *Overlord*, London: Michael Joseph, 1984.
Hattaway, Herman i Jones, Archer, *How the North Won: A Military History of the Civil War*, Champaign: University of Illinois Press, 1983.
Headrick, Daniel R., *Power over Peoples: Technology, Environments, and Western Imperialism, 1400 to the Present*, Princeton: Princeton University Press, 2010.
Healy, Mark, *Kursk 1943: The Tide Turns in the East*, Oxford: Osprey Press, 1992.
Heiber, Helmut (ed.), *Hitler and His Generals*, New York: Enigma Press, 2003.
Herman, Arthur, *Freedom's Forge: How American Business Produced Victory in World War II*, New York: Random House, 2012.
Hezlet, Arthur Richard, *The Electron and Sea Power*, London: C. Davies, 1975.
Higham, Robin D. S., *Air Power: A Concise History*, Yuma, KS: Sunflower Press, 1984.
Hinsley, Francis Harry et al., *British Intelligence in the Second World War, 5 vols*, New York: Cambridge University Press, 1979–1990.
Hooton, Edward R., *Eagle in Flames: The Fall of the Luftwaffe*, London: Arms and Armour Press, 1997.
Hough, Frank O., Ludwig, Verle E., Shaw Jr., Henry I., Kane, Douglas T., Nalty, Bernard C., Turnbladh, Edwin T., Garand, George W., Strobridge, Truman R., Frank, Benis M., *History of U.S. Marine Corps Operations in World War II, 5 vols.*, Washington, DC: U.S. Marine Corps, 1958–1968.
Howard, Michael Eliot, *Grand Strategy*, London: HMSO, 1970.

Howard, Michael Eliot, *Strategic Deception*, London: HMSO, 1990.
Howard, Michael Eliot, *The Continental Commitment*, London: Maurice Temple Smith, 1972.
Howard, Michael Eliot, *The Mediterranean Strategy in the Second World War*, London: Weidenfeld and Nicolson, 1967.
Howse, Derek, *Radar at Sea: The Royal Navy in World War 2*, Annapolis: US Naval Institute Press, 1993.
Hoyt, Edwin Palmer, *The Destroyer Killer*, New York: Pocket Books, 1989.
Iriye, Akira, *The Origins of the Second World War in Asia and the Pacific*, London: Longman, 1987.
Irving, David John Cawdell, T*he Rise and Fall of the Luftwaffe: The Life of Luftwaffe Marshal Erhard Milch*, London: Weidenfeld and Nicolson, 1973.
Isley, Jeter Allen i Crowl, Philip Axtell, *The U.S. Marines and Amphibious War: Its Theory, and its Pratice in the Pacific*, Princeton: Princeton University Press, 1951.
James, Robert Rhodes, *Gallipoli*, London: Batsford, 1965.
Jones, Archer, *The Art of War in the Western World*, Urbana: University of Illinois Press, 1987.
Jones, Eric L., *The European Miracle: Environments, Economies and Geopolitics in the History of Europe and Asia*, Cambridge: Cambridge University Press, 1981.
Jones, T. C. G., *The Battle of Britain*, London: Frank Cass, 2000.
Kahn, David, *Hitler's Spies: German Military Intelligence in World War Two*, New York: Macmillan, 1978.
Keegan, John, *The Second World War*, New York: Penguin, 1990.
Kennedy, Paul M., *Mocarstwa świata. Narodziny, rozkwit, upadek. Przemiany gospodarcze i konflikty zbrojne*

w latach 1500–2000, Warszawa: Książka i Wiedza, 1995.
Kennedy, Paul M., *Strategy and Diplomacy 1870–1945: Eight Studies*, London: Allen and Unwin, 1983.
Kennedy, Paul M., *The Parliament of Man: The Past, Present and Future of the United Nations*, New York: Random House, 2006.
Kershaw, Ian, *Punkty zwrotne: decyzje, które zmieniły bieg drugiej wojny światowej*, Kraków: Społeczny Instytut Wydawniczy Znak, 2009.
Kershaw, Ian, *The End: Hitler's Germany, 1944–45*, London: Allen Lane, 2011.
Kirby, Stanley Woodburn et al., *The War Against Japan, 5 vols.*, London: HMSO, 1957–1969.
Kroll, Mike, *The History of Landmines*, London: Leo Cooper, 1998.
Liddell Hart, Basil Henry, *History of the Second World War*, London: Cassell's, 1970.
Liddell Hart, Basil Henry, *The British Way in Warfare*, London: Faber and Faber, 1932.
Longmate, Norman, *The Bombers: The RAF Offensive Against Germany 1939–1945*, London: Hutchinson, 1983.
Ludwig, Paul A., *P-51 Mustang: Development of the Long-Range Escort Fighter*, Hersham, Surrey, UK: Ian Allen, 2003.
Lupfer, Timothy T., *The Dynamics of Doctrine: The Changes in German Tactical Doctrine During the First World War*, Leavenworth, KS: Combat Studies Institute, 1981.
MacDonald, Callum, *Kreta 1941*, Warszawa: Bellona, 2007.
Macksey, Kenneth, *Armored Crusader*, London: Hutchinson, 1967.
Manchester, William Raymond, *American Caesar: Douglas MacArthur 1880–1964*, Boston: Little, Brown, 1978.

Marder, Arthur Jacob, *Operation „Menace”. The Dakar Expedition and the Dudley North Affair*, Oxford: Oxford University Press, 1976.
Masters, John, *The Road Past Mandalay*, London: Michael Joseph, 1961.
Matloff, Maurice i Snell, Edwin M., *Strategic Planning for Coalition Warfare, 1941–1942*, Washington, DC: Office of the Chief of Military History, 1953.
Maund, Loben Edward Harold, *Assault from the Sea*, London: Methuen, 1949.
May, Ernest Richard, *Strange Victory: Hitler's Conquest of France*, New York: Hill and Wang, 2000.
Mendelssohn, Kurt, *Science and Western Domination*, London: Thames and Hudson, 1977.
Messenger, Charles, *World War Two: Chronological Atlas*, London: Bloomsbury, 1989.
Middlebrook, Martin, *Convoy: The Greatest U-boat Battle of the War*, London: Phoenix Books, 2003.
Miller, Edward S., *War Plan Orange: The U.S. Strategy to Defeat Japan 1897–1945*, Annapolis, MD: U.S. Naval Institute Press, 1991.
Millett, Allan R. i Murray, Williamson, eds., *Military Effectiveness*, Sydney: Allen and Unwin, 1989.
Millett, Allan R., *Semper Fidelis: The History of the United States Marine Corps*, New York: Free Press, 1991.
Milner, Marc, *Bitwa o Atlantyk*, Warszawa: Muza, 2012.
Mitcham, Samuel W. Jr., *Blitzkrieg No Longer: The German Wehrmacht in Battle, 1943*, Mechanicsburg, PA: Stackpole Books, 2010.
Mitcham, Samuel W. Jr., *The German Defeat in the East 1944–45*, Mechanicsburg, PA: Stackpole Books, 2007.
Moorhead, Alan, *Gallipoli*, London: Hamish Hamilton, 1956.

Morison, Samuel Eliot, *History of United States Naval Operations in World War II*, Boston: Little, Brown, 1947–1962.
Morison, Samuel Eliot, *Strategy and Compromise*, Boston: Little, Brown, 1958.
Morison, Samuel Eliot, *The Two-Ocean War: A Short History of the United States Navy in the Second World War*, Boston: Little, Brown & Co., 1963.
Muller, Richard, *The German Air War in Russia*, Baltimore: Nautical and Aviation Publishing Company of America, 1992.
Murray, Williamson i Millett, Allan R., *A War to Be Won: Fighting the Second World War*, Cambridge, MA: Harvard University Press, 2000.
Murray, Williamson, *German Military Effectiveness*, Baltimore: Nautical and Aviation Publishing Company of America, 1992.
Murray, Williamson, *Luftwaffe*, Baltimore: Nautical and Aviation Publishing Company of America, 1985.
Murray, Williamson, *Strategy for Defeat: The Luftwaffe 1939–1945*, Maxwell, AL: Air University Press, 1983.
Myers, Ramon Hawley i Peattie, Mark R., *The Japanese Colonial Empire 1895–1945*, Princeton: Princeton University Press, 1984.
Nagorski, Andrew, *Największa bitwa. Moskwa 1941–1942. Stalin, Hitler i rozpaczliwa walka o Moskwę, która zmieniła bieg drugiej wojny światowej*, Poznań: Dom Wydawniczy Rebis, 2008.
O'Kane, Richard Hetherington, *Clear the Bridge!*, New York: Bantam, 1981.
Orgill, Douglas, *T-34: Russian Armor*, New York: Ballantine Books, 1971.

Overy, Richard James, *Krew na śniegu: Rosja w II wojnie światowej*, Gdańsk: L&L, 1999.
Overy, Richard James, *Why the Allies Won*, London: Jonathan Cape, 1995.
Overy, Richard James, *Wojna powietrzna 1935 [!]–1945*, Warszawa: Bellona, 2007.
Padfield, Peter, *Dönitz: The Last Führer*, New York: Harper and Row, 1984.
Padfield, Peter, *Guns at Sea*, London: Evelyn, 1973.
Padfield, Peter, *War Beneath the Sea: Submarine Conflict 1939–1945*, London: John Murray, 1995.
Parker, Geoffrey, *The Army of Flanders and the Spanish Road: The Logistics of Spanish Victory and Defeat in the Low Countries War*, Cambridge: Cambridge University Press, 1972.
Pawle, Gerald, *The Secret War 1939–1945*, London: White Lion Press, 1956.
Price, Alfred, *The Spitfire Story*, London: Arms and Armour, 1995.
Reynolds, Clark Gilbert, *The Fast Carriers: The Forging of an Air Navy*, New York: McGraw-Hill, 1968.
Reynolds, David, *In Command of History: Churchill Writing and Fighting the Second World War*, London: Penguin, 2004.
Rhodes, Anthony i Watt, Donald C., *Purnell's History of the Second World War*, London: Phoebus Publishing Ltd, 1969.
Richards, Denis i Saunders, Hilary Aidan Saint George, *Royal Air Force 1939–1945*, London: HMSO, 1954.
Riley, James C., *International Government Finance and the Amsterdam Capital Market 1740–1815*, Cambridge: Cambridge University Press, 1980.

Roberts, Andrew, *Masters and Commanders: How Roosevelt, Churchill, Marshall and Alanbrooke Won the War in the West*, London: Allen Lane, 2008.
Robertson, Terence, *Dieppe: The Shame and Glory*, Toronto, ON: McLelland and Stewart, 1967.
Rohwer, Jürgen, *The Critical Convoy Battles of 1943*, London: Ian Allen, 1977.
Rommel, Erwin, *The Rommel Papers*, ed. B. H. Liddell Hart, London: Collins, 1953.
Roskill, Stephen Wentworth, *Churchill and the Admirals*, London: Collins, 1977.
Roskill, Stephen Wentworth, *The Strategy of Sea Power*, London: John Goodchild, 1986.
Roskill, Stephen Wentworth, *The War at Sea 1939–1945, 3 vols.*, London: HMSO, 1954–1961.
Rottman, Gordon L., *Taktyka działań przeciwpancernych piechoty w II wojnie światowej*, Warszawa: Bellona, 2010.
Ryan, Cornelius, *Najdłuższy dzień*, Poznań: Dom Wydawniczy Rebis, 2008.
Saward, Dudley, *Victory Denied: The Rise of Air Power and the Defeat of Germany 1920–1945*, London: Buchan and Enright, 1985.
Scutts, Jerry, *Mustang Aces of the Eighth Air Force*, Oxford: Osprey, 1994.
Seth, Ronald, *The Fiercest Battle: The Story of North Atlantic Convoy ONS 5, 22nd April–7th May 1943*, London: Hutchinson, 1961.
Sherry, Michael S., *The Rise of American Air Power: The Creation of Armageddon*, New Haven: Yale University Press, 1987.
Slim, William, *Defeat Into Victory: Battling Japan in Burma and India, 1942–1945*, London: Cassell, 1956.

Sobel, Dava, *Longitude*, London: Penguin, 1996.
Spector, Ronald H., *Eagle Against the Sun: The American War with Japan*, New York: Free Press, 1985.
Stille, Mark, *Imperial Japanese Navy Aircraft Carriers 1921–1945*, London: Osprey, 2005.
Stone, David, *A Military History of Russia: From Ivan the Terrible to the War in Chechnya*, Westport, CT: Praeger, 2006.
Storry, Richard, *Japan and the Decline of the West in Asia 1894–1943*, London: Longman, 1979.
Terraine, John, *The Right of the Line: The Role of the RAF in World War Two*, London: Pen and Sword, 2010.
Toland, John, *The Rising Sun: The Decline and Fall of the Japanese Empire 1936–1945*, London: Cassell & Company, 1971.
Tooze, Adam, *The Wages of Destruction: The Making and Breaking of the Nazi Economy*, London: Penguin, 2006.
Tuchman, Barbara Wertheim, Sand *Against the Wind: Stilwell and the American Experience in China 1911–1945*, New York: Macmillan, 1970.
Waugh, Evelyn, *The Sword of Honour Trilogy*, New York: Everyman's Library, 1994.
Webster, Charles i Frankland, Noble, *The Strategic Air Offensive Against Germany 1939–1945*, London: HMSO, 1961.
Weigley, Russell Frank, *The American Way of Warfare: A History of United States Military Strategy and Policy*, Bloomington: Indiana University Press, 1973.
Werner, Herbert A., *Żelazne trumny*, Seria z Kotwiczką, Gdańsk: Oficyna wydawnicza Finna, 2008.
Whitaker, Denis i Whitaker, Shelagh, *Dieppe: Tragedy to Triumph*, Whitby, ON: McGraw-Hill, 1967.

Willmott, Hedley Paul, *The Great Crusade: A New Complete History of the Second World War*, London: Michael Joseph, 1989.
Winton, John, *Convoy: The Defence of Sea Trade 1890–1990*, London: Michael Joseph, 1983.
Wohl, Robert, *A Passion for Wings: Aviation and the Western Imagination 1908–1918*, New Haven: Yale University Press, 1994.
Wood, James B., *Japanese Military Strategy in the Pacific War: Was Defeat Inevitable?*, Lanham, MD: Rowman and Littlefield, 2007.
Zaloga, Steven J., *Bagration 1944: The Destruction of Army Group Centre*, Oxford: Osprey Press, 1996.
Ziegler, Philip, *Mountbatten: A Biography*, New York: Knopf, 1985.

ARTYKUŁY

Allen, Louis, „The Campaigns in Asia and the Pacific”, *Journal of Strategic Studies*, vol. 13, no. 1 (III 1990): 175.
Bickell, Craig, „Operation Fortitude South: An Analysis of Its Influence upon German Dispositions and Conduct of Operations in 1944”, *War and Society*, vol. 18, no. 1 (V 2000): 91–122.
Black, Jeremy, „Midway and the Indian Ocean”, *Naval War College Review*, vol. 62, no. 4 (Autumn 2009): 131–140.
Ceva, Lucio, „The North African Campaign 1940–43: A Reconsideration”, *Journal of Strategic Studies*, vol. 13, no. 1 (III 1990): 84–104.
Constable, Trevor James, „The Little-Known Story of Percy Hobart”, *Journal of Historical Review*, vol. 18, no. 1 (I–II 1999).

Coox, Alvin D., „The Effectiveness of the Japanese Establishment in the Second World War". W: Millett, Allan R. i Murray, Williamson, eds., *Military Effectiveness*, vol. 3, London: Allen and Unwin, 1988.
Förster, Jürgen E., „The Dynamics of Volksgemeinschaft: The Effectiveness of the German Military Establishment in the Second World War". W: Millett, Allan R. i Murray, Williamson, eds., *Military Effectiveness*, vol. 3, London: Allen and Unwin, 1988.
Gladwell, Malcolm, „The Tweaker: The Real Genius of Steve Jobs", *New Yorker*, 14 XI 2011.
Grisson, Adam, „The Future of Military Innovation Studies", *Journal of Strategic Studies*, vol. 29, no. 5 (X 2006): 905–934.
Isaev, Alexey, „Against the T-34, the German Tanks Were Crap". W: Drabkin, Artem i Sheremet, Oleg, eds., *T-34 in Action*, Mechanicsburg, PA: Stackpole Books, 2008.
Kahn, David, „An Historical Theory of Intelligence", *Intelligence and National Security*, vol. 16, no. 3 (Autumn, 2001): 79–92.
Kahn, David, „Intelligence in World War II: A Survey", *Journal of Intelligence History*, vol. 1, no. 1 (Summer 2001): 1–20.
Kennedy, Paul M., „History from the Middle: The Case of the Second World War", *Journal of Military History*, vol. 74, no. 1 (I 2010): 35–51.
Kennedy, Paul M., „Imperial Cable Communications and Strategy 1870–1914", *English Historical Review*, vol. 86, 341 (1972): 728–752.
Marder, Arthur Jacob, „»Winston Is Back!«: Churchill at the Admiralty 1939–40", *English Historical Review*, supp. 5 (1972).

Milford, Frederick J., „U. S. Navy Torpedoes”, *The Submarine Review*, IV 1996–X 1997.
Parks, W. Hays, „»Precision« and »Area« Bombing: Who Did Which and When?”, *Journal of Strategic Studies*, vol. 18, no. 1 (III 1995): 145–174.
Redford, Duncan, „Inter- and Intra-Service Rivalries in the Battle of the Atlantic”, *Journal of Strategic Studies*, vol. 32, no. 6 (XII 2009): 899–928.
Schwarz, Benjamin, „Black Saturday”, *Atlantic*, IV 2008.
Spector, Ronald H., „America’s Seizure of Japan’s Strategic Points, Summer 1942–1944”. W: Dockrill, Saki, ed., *From Pearl Harbor to Hiroshima: The Second World War in Asia and the Pacific, 1941–1945*, London: Macmillan, 1994.
Tao, W., „The Chinese Theatre and the Pacific War”. W: Dockrill, Saki, ed., *From Pearl Harbor to Hiroshima: The Second World War in Asia and the Pacific, 1941–1945*, London: Macmillan, 1994.
Wegner, Bernd, „The Road to Defeat: The German Campaigns in Russia, 1941–1943”, *Journal of Strategic Studies*, vol. 13, no. 1 (III 1990): 122–123.
Zeitzler, Kurt, „Men and Space in War: A German Problem in World War II”, *Military Review*, IV 1962.

ŹRÓDŁA INTERNETOWE

http://ahoy.tk-jk.net/macslog/TopTenUSNavySubmarineCapt.html (dostęp III 2010)
http://en.wikipedia.org/wiki/1st_Marine_Division_(United_States) (dostęp VI 2010)
http://en.wikipedia.org/wiki/Amphibious_warfare (dostęp 1 V 2008)

http://en.wikipedia.org/wiki/B-29_Superfortress (dostęp V 2010)
http://en.wikipedia.org/wiki/Ben_Moreell (dostęp wiosna 2010)
http://en.wikipedia.org/wiki/Eastern_Front_(World_War_II) (dostęp V 2010)
http://en.wikipedia.org/wiki/Essex_class_aircraft_carrier (dostęp V 2010)
http://en.wikipedia.org/wiki/Gallipoli_Campaign
http://en.wikipedia.org/wiki/Grumman_F6F_Hellcat (dostęp V 2010)
http://en.wikipedia.org/wiki/Ilyushin_Il-2
http://en.wikipedia.org/wiki/J._Walter_Christie (dostęp V 2011)
http://en.wikipedia.org/wiki/Mine_flail (dostęp VI 2010)
http://en.wikipedia.org/wiki/Operation_Bagration
http://en.wikipedia.org/wiki/Polish_mine_detector (dostęp VI 2010)
http://en.wikipedia.org/wiki/Seabees_in_World_War_II (dostęp wiosna 2010)
http://en.wikipedia.org/wiki/T-34 (dostęp V 2010)
http://www.battlefield.ru/t34-kv1-aberdeen-evaluation.html
http://www.cardarmy.ru/armor/articles/t3485.htm (dostęp 26 V 2011)
http://www.cebudanderson.com/droptanks.htm (dostęp V 2008); wspomnienia Donalda W. Marnera, mechanika służącego w dywizjonie mustangów stacjonującym w Suffolk w latach 1944–1945.
http://www.dupuyinstitute.org/ubb/Forum4/HTML/000052.html
http://www.ihr.org/jhr/v18/v18n1p-2_Constable.html (dostęp 20 II 2008)

ŹRÓDŁA MAP I ZDJĘĆ

FOTOGRAFIE

Konferencja w Casablance, styczeń 1943 (Imperial War Museum, Londyn);
Tonący brytyjski statek handlowy (Getty Images);
Zatoka Suda (Imperial War Museum, Londyn);
Niemieckie czołgi na Ukrainie, wrzesień 1941 (Ullstein Bild/The Granger Collection, Nowy Jork);
Bezpośrednie trafienie B-17 nad Trzecią Rzeszą (Jim Highland, 487. Grupa Bombowa);
Rajd na Dieppe, sierpień 1942 (Imperial War Museum, Londyn);
Tarawa, listopad 1943 (Imperial War Museum, Londyn);
Bitwa o Midway, czerwiec 1942 (Getty Images);
Bitwa pod Al-Alamajn, wrzesień 1942 (Imperial War Museum, Londyn);
SS „Ohio" dopływający na Maltę, sierpień 1942 (Ian Marshall);
Amerykańscy żołnierze lądujący w Casablance, listopad 1942 (Getty Images);
Magnetron wnękowy (Imperial War Museum, Londyn);
Bombowiec Vickers Wellington (Bowen, E. G., *Radar Days*, Bristol: Adam Hilger, 1987, s. 110);
HMS „Mermaid" (zbiory prywatne);
Hedgehog na HMS „Westcott" (Imperial War Museum, Londyn);
USS „Bogue" (United States National Archives);
Kapitan F. J. Walker (Imperial War Museum, Londyn);
Reflektor Leigha (Imperial War Museum, Londyn);
PBY Catalina (Imperial War Museum, Londyn);

Załadunek spitfire'ów na USS „Wasp" w Clyde (Ian Marshall);
HMS „Victorious" dołączający do USS „Saratoga" w zatoce Numea (Ian Marshall);
USS „Essex", maj 1943 (United States National Archives);
HMS „Anson", Tyneside (Ian Marshall);
Rasputica na froncie wschodnim (AKG-Images, Londyn);
Bitwa na łuku kurskim (AKG-Images, Londyn);
Jeden z pierwszych czołgów T-34 (Rossijskij Gosudarstwiennyj Archiw Kinofotodokumientow, Krasnogorsk);
Unowocześniony czołg T-34-85 (AKG-Images, Londyn);
Niemieckie bombowce Heinkel He 111 (Imperial War Museum, Londyn);
Japoński Mitsubishi G4M (Getty Images);
Bombowiec RAF-u Avro Lancaster (Getty Images);
Wrak okrętu wojennego „Tirpitz" (Getty Images);
B-17 z osłoną myśliwców (United States Air Force Archives);
B-29 Superforteca (National Museum of the US Air Force);
Ronnie Harker (Rolls-Royce plc Archives);
Montaż silnika Packard Merlin w P-51 (Ludwig, Paul A., *P-51 Mustang: Development of the Long-Range Escort Fighter*, Hersham, Surrey, UK: Ian Allan Printing Ltd, 2003, s. 89);
Kapitan Pete Ellis (United States Marine Corps Archives);
Guadalcanal, wrzesień 1942 (Getty Images);
Generał major Percy Hobart (Imperial War Museum, Londyn);
Zabawki Hobarta (Imperial War Museum, Londyn);
Admirał Ben Moreell (United States Naval Institute);
Sztuczne nabrzeże Mulberry w Arromanches, czerwiec 1944 (Imperial War Museum, Londyn);

Messerschmitt Me 262 (Getty Images);
Me 262 z bombami (Jurleit, Manfred, *Strahljäger Me 262 im Einsatz: alle Geschwader, Gruppen und Kommandos*, Berlin: Transpress, 1993, s. 90);
Montgomery i Żukow w Berlinie (Getty Images);
Maszerujący niemieccy jeńcy wojenni (Rossijskij Gosudarstwiennyj Archiw Kinofotodokumientow, Krasnogorsk).

MAPY

„Położenie statków handlowych imperium brytyjskiego w listopadzie 1937 roku" (oryginalny tytuł „British Empire Shipping, 1937", zdjęcie F0516) © National Maritime Museum, Greenwich, Londyn. Reprodukcja za zgodą Royal Museums Greenwich;
„Luka w osłonie powietrznej nad północnym Atlantykiem i konwoje" na podstawie mapy z: Winton, John, *Convoy: The Defence of Sea Trade 1890–1990*, London: Michael Joseph, 1983. Adaptacja za zgodą The Estate of John Winton;
„Sieć kontroli Fighter Command około 1940 roku" na podstawie mapy z: Overy, Richard, *The Battle of Britain: Myth and Reality*, New York: W. W. Norton & Company, 2002. Adaptacja za zgodą W. W. Norton and Penguin Books UK;
„Wzrost zasięgu myśliwców eskortujących" na podstawie mapy z: Murray, Williamson, *Luftwaffe*, Baltimore: Nautical and Aviation Publishing Company of America, 1985. Adaptacja za zgodą The Nautical & Aviation Publishing Company of America;
Natarcie wojsk brytyjskich i amerykańskich w Afryce Północnej i południowych Włoszech (U.S. Army Center of Military History);

Szybka ekspansja niemiecka na Wschodzie od lipca do grudnia 1941 roku (Wikicommons);
Natarcia Armii Czerwonej podczas operacji Bagration od czerwca do sierpnia 1944 roku (Department of History, United States Military Academy);
Brytyjskie lądowanie na Madagaskarze w maju 1942 roku (Sigrid von Wendel);
Brytyjskie i amerykańskie szlaki morskie podczas operacji Torch w listopadzie 1942 roku (Sigrid von Wendel);
Inwazja w dniu D – 6 czerwca 1944 roku (Department of History, United States Military Academy);
Imperium japońskie w szczytowym okresie ekspansji w 1942 roku (Department of History, United States Military Academy);
Cztery opcje kontrataku aliantów na Tokio po 1942–1943 roku (Sigrid von Wendel);
Geografia historyczna: główne pozycje aliantów w czasie II wojny światowej (Sigrid von Wendel).

POCZĄTKI PLANOWANIA



Franklin D. Roosevelt i Winston Churchill w ogrodzie willi, w której odbywała się konferencja w Casablance w styczniu 1943 roku. Za nimi stoją szefowie sztabów brytyjskiego i amerykańskiego dowództwa naczelnego.

PORAŻKI ALIANTÓW NA POCZĄTKU WOJNY



Brytyjski statek handlowy, mimo że był w konwoju, szybko idzie na dno po storpedowaniu na północnym Atlantyku. Towarzyszy mu aliancki niszczyciel.



Słupy dymu wznoszące się nad przystanią w kreteńskiej zatoce Suda, w której płoną dwa okręty Royal Navy trafione przez niemieckie bombowce 25 czerwca 1941 roku. Brytyjskie siły morskie i lądowe zostały rozgromione w operacji powietrznodesantowej wojsk niemieckich na Krecie.



Niemieckie czołgi, nie napotykając oporu, zdobywają terytorium Ukrainy we wrześniu 1941 roku.



Amerykański bombowiec B-17 Latająca Forteca zestrzelony w czasie dziennego nalotu na Niemcy. Taki koniec spotkał wiele alianckich samolotów w 1943

i 1944 roku.



Plaża w Dieppe w sierpniu 1942 roku, na której widać wielu zabitych Kanadyjczyków i ich uszkodzone pojazdy.



Nabrzeże w Betio na atolu Tarawa w archipelagu Wysp Gilberta, którego opaska brzegowa uniemożliwiła natarcie amerykańskim amfibiom gąsienicowym w 1943 roku.

KARTA SIĘ ODWRACA



Artystyczna wizja bitwy o Midway, która miała miejsce w czerwcu 1942 roku.



Słynne zdjęcie brytyjskiej piechoty nacierającej w kurzu i dymie podczas bitwy pod Al-Alamajn we wrześniu 1942 roku.



SS „Ohio” wchodzący do portu w Valletcie na Malcie 15 sierpnia 1942 roku po operacji Pedestal – jednej z najcięższych walk o konwoje podczas II wojny światowej. Ten trafiony przez włoską bombę amerykański tankowiec mogły uratować jedynie dwa podpierające jego burty niszczyciele Royal Navy, które powoli go holowały przez resztę trasy. Został tak poważnie uszkodzony, że

trzeba było go osadzić na mieliźnie, aby go odciążyć i ocalić cenny ładunek. Zapasy paliwa na Malcie udało się odtworzyć i już nigdy więcej sytuacja zaopatrzeniowa nie była tam tak krytyczna.

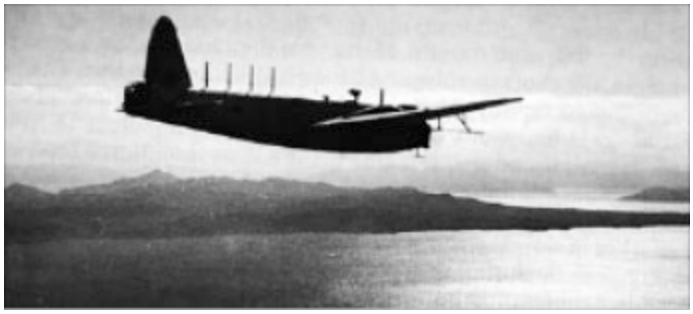


Świeżo przeszkoleni amerykańscy żołnierze odpoczywają po bezproblemowym lądowaniu w listopadzie 1942 roku w Casablance, w Maroku.

NARZĘDZIA ZWYCIĘSTWA



Magnetron wnękowy. Ten zminiaturyzowany radar zapewnił ogromną przewagę siłom brytyjskim i amerykańskim, ponieważ można go było zamontować w samolotach i małych okrętach wojennych.



W połowie 1943 roku samoloty, takie jak ten bombowiec Vickers Wellington, przekształcono w maszyny namiarowe z potężnym uzbrojeniem do niszczenia U-Bootów.



Slup HMS „Mermaid” w 1944 roku był w pełni wyposażony w działa o dużym kącie podniesienia i sprzęt namiarowy.



Hedgehog, 24-prowadnicowy miotacz, zamontowany na pokładzie dziobowym brytyjskiego okrętu eskorty HMS „Westcott”.



USS „Bogue”. Ten tani w produkcji okręt wojenny pomagał zapewnić dodatkową osłonę powietrzną nie tylko podczas krytycznych bitew na północnym Atlantyku w 1943 roku, ale również eskortował masowe transporty amerykańskich żołnierzy do Afryki Północnej i na wybrzeża Morza

Śródziemnego. Wiele okrętów klasy Bogue trafiło do Royal Navy w ramach programu Lend-Lease.



Kapitan. F. J. Walker odniósł największe sukcesy podczas walk z U-Bootami w bitwie o Atlantyk. Tu kieruje siostrzanym okrętem wojennym atakującym niemiecki okręt wojenny.



Reflektor Leigha służył do oświetlania U-Bootów nocą na powierzchni morza. Tu jest zamontowany pod skrzydłem liberatora należącego do RAF Coastal Command.



Bez amerykańskich, brytyjskich i kanadyjskich samolotów patrolowych dalekiego zasięgu nad wodami Atlantyku niemożliwe byłoby zwycięstwo aliantów na Zachodzie. Alianckie lotnictwo zatopiło więcej U-Bootów niż marynarka wojenna. PBY Catalina wraca z północnego wybrzeża Maroka do bazy na Gibraltarze, przelatując nad przylądkiem Europa Point.

PANOWANIE NA MORZACH I OCEANACH



Załadunek spitfire’ów na USS „Wasp” w Clyde w kwietniu 1942 roku.



W kwietniu 1942 roku U.S. Navy pożyczyło lotniskowiec USS „Wasp” Brytyjczykom, którzy chcieli latać spitfire’ami na znajdującą się w rozpaczliwej sytuacji oblężoną Maltę. Na początku 1943 roku brytyjska Admiralicja skierowała nowy, szybki lotniskowiec HMS „Victorious” na południowo-zachodni Pacyfik, gdzie towarzyszył okrętowi USS „Saratoga” z floty admirała Williama „Bulla” Halseya. W tamtym okresie USS „Saratoga” był jedynym amerykańskim lotniskowcem na Pacyfiku. Na zdjęciu „Victorious” dołącza do amerykańskiego lotniskowca w zatoce Numea na Nowej Kaledonii w maju 1943 roku.



Wyładowany samolotami USS „Essex” opuszcza Norfolk w Wirginii w maju 1943 roku i wyrusza na wojnę na Pacyfiku.



Nowiutki brytyjski okręt wojenny HMS „Anson” wyrusza do walki. W 1943 roku tylko Amerykanie i Brytyjczycy zwodowali ciężkie okręty wojenne.

FRONT WSCHODNI



Wiosenne roztopy utrudniły działania obu stronom na froncie wschodnim – w tym przypadku niemieckiej jednostce motocyklowej.



Walki pancerne podczas tego konfliktu należały do największych i najbardziej bezładnych w całej wojnie. Tu niemieckie tygrysy szykują się do uderzenia na Kursk. Jednak Wehrmacht wciąż korzystał z wielu wozów zaprzężonych w konie, poruszających się niezmiernie wolno podmokłymi ścieżkami i wiejskimi drogami gruntowymi.



Pierwsze czołgi T-34 miały bardzo mało miejsca dla trzyosobowej załogi. Dowódca czołgu nie dość, że musiał wykrzykiwać rozkazy zmiany kierunku jazdy do kierowcy oraz celować i strzelać z armaty, to jeszcze pomagał w ładowaniu pocisków.



Unowocześniony czołg T-34-85 miał dużą wieżyczkę i potężniejszą armatę, znacznie zmienioną w stosunku do prototypu.

NIERÓWNOWAGA SIŁ POWIETRZNYCH MIĘDZY PAŃSTWAMI OSI I ALIANTAMI



Niemieckie dwusilnikowe bombowce Heinkel He 111



Japoński dwusilnikowy bombowiec Mitsubishi G4M, znany jako Betty



Brytyjski czterosilnikowy bombowiec Avro Lancaster, który podobnie jak jego amerykańskie odpowiedniki B-17, B-24 i B-29, przenosił znacznie cięższy ładunek bomb niż 8–10 średnich bombowców państw Osi.



Zniszczony w listopadzie 1944 roku okręt wojenny „Tirpitz”, dawniej będący dumą niemieckiej floty, spoczywa na tle ośnieżonych szczytów Norwegii. Na pierwszym planie widać krater utworzony przez jedną z sześciotonowych bomb Tallboy zrzuconych przez lancastery podczas tego nalotu w cieśninie Sanne.



B-17 lecący na Niemcy wreszcie pod osłoną myśliwców dalekiego zasięgu.



Eskadra amerykańskich superfortec B-29 leci na japońskie miasta. Ich główną bazą na Pacyfiku była wyspa Tinian na Marianach zdobytych w czerwcu i lipcu 1944 roku.

INŻYNIEROWIE ZWYCIĘSTWA I ICH WYNALAZKI



Brytyjski pilot oblatywacz Harker wpadł na pomysł umieszczenia nowego silnika Rolls-Royce Packard Merlin w amerykańskim myśliwcu P-51 w celu polepszenia jego osiągów z zakresu zasięgu, prędkości i ogólnej wydajności. Na zdjęciu silnik Merlin jest opuszczany do kadłuba legendarnego mustanga.



7 września 1942 roku amerykańscy komandosi wysiadają z barek na plaży na Guadalcanalu i rozpoczynają atak na Japończyków. Kapitan Pete Ellis jako pierwszy, już w 1919 roku, opracował strategię desantu amfibijnego na wysepkach na Pacyfiku.



Ronnie Harker



Kapitan Pete Ellis



Generał major Percy Hobart był pomysłodawcą wielu wyspecjalizowanych pojazdów pancernych, znanych jako dziwadła albo zabawki Hobarta, które wykorzystano w Afryce Północnej, podczas lądowania w Normandii i w późniejszych akcjach.



Krótko po ataku na Pearl Harbor admirał Ben Moreell (1892–1978), znakomity inżynier i odznaczony oficer marynarki wojennej, przekonał Franklina D. Roosevelta, aby wyraził zgodę na utworzenie batalionów konstrukcyjnych (Construction Battalion, czyli CB albo SeaBee).



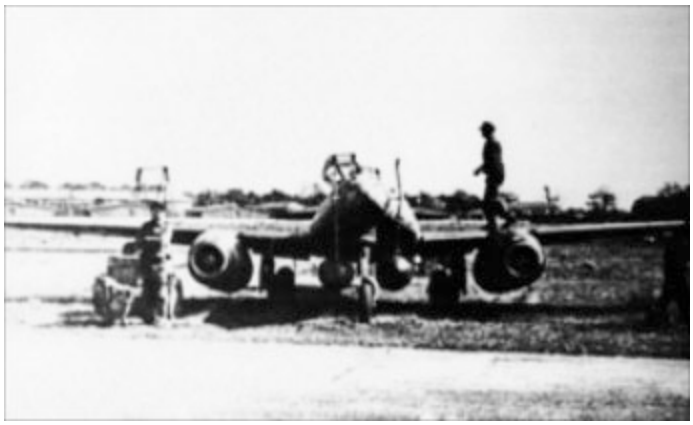
Jeden z „młócących czołgów” Hobarta w akcji. Wieżyczkę ma chwilowo odwróconą, a z przodu obraca się trał przeciwminowy.



W czerwcu 1944 roku po sztucznym nabrzeżu Mulberry w Arromanches wjeżdżały ciężarówki wyładowane zapasami. Jednostki SeaBee zbudowały sztuczne nabrzeża w porcie w Pembroke Harbor, doholowały je w częściach do plaż Normandii i tam zmontowały, aby pomóc siłom desantowym.



W czasie wojny Niemcy również mieli wybitnych inżynierów. Widoczny na zdjęciu Messerschmitt Me 262 był pierwszym myśliwcem odrzutowym, szybszym od najnowocześniejszych spitfire’ów i mustangów.



Jednak w wersji zmodyfikowanej podwieszane bomby poważnie obniżały prędkość samolotu i pogarszały jego stabilność lotu. Obsesja Hitlera na punkcie bombardowań zniweczyła genialne inżynierskie rozwiązania Willy’ego Messerschmitta.

ZWYCIĘSTWO



Marszałek polny Bernard Montgomery opuszcza Bramę Brandenburską po ceremonii odznaczenia radzieckich generałów w Berlinie 12 lipca 1945 roku. Towarzyszą mu marszałkowie Związku Radzieckiego: Gieorgij Żukow (drugi od lewej w pierwszym rzędzie), Wasilij Sokołowski (na prawo od środka w drugim rzędzie) i Konstanty Rokossowski (pierwszy po prawej na pierwszym planie). Montgomery i Żukow byli chyba odnoszącymi największe sukcesy w wojnie „generałami pozycyjnymi”.